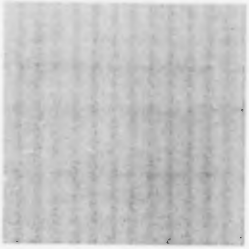
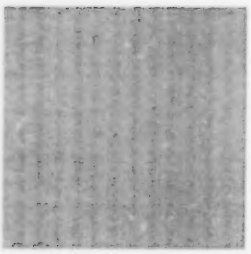


2004-2005

RAPPORT ANNUEL
SUR LA TARIFICATION
EN ASSURANCE AUTOMOBILE



AUTORITÉ
DES MARCHÉS
FINANCIERS

106-01310/

Ce rapport a été produit par la Direction des assurances IARD
de l'Autorité des marchés financiers.

Ce rapport est disponible sur le site Internet de l'Autorité des marchés financiers,
à l'adresse suivante : http://www.lautorite.qc.ca.

Dépôt légal - Bibliothèque nationale du Québec, 2005

ISBN 2-550-44008-0
ISSN 1712-9389 (version imprimée)
ISSN 1712-9397 (version en ligne)

Québec

Gouvernement du Québec
Le ministre des Finances

Québec, avril 2005

Monsieur Michel Bissonnet
Président de l'Assemblée nationale
Hôtel du Parlement
Québec (Québec)

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous soumettre le *Rapport sur la tarification en assurance automobile* au Québec pour l'année 2004. Ce rapport renferme une analyse des données statistiques et des manuels de tarification qui ont été transmis à l'Autorité des marchés financiers par les assureurs qui souscrivent de l'assurance automobile au Québec.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Michel Audet

Michel Audet

Québec
12, rue Saint-Louis, 1er étage
Québec (Québec) G1R 5L3
Téléphone : (418) 643-5270
Télécopieur : (418) 643-6626
ministre@finances.gouv.qc.ca

Montréal
380, rue Saint-Antoine Ouest, 5e étage
Montréal (Québec) H2Y 3X7
Téléphone : (514) 873-5363
Télécopieur : (514) 873-4728

AUTORITÉ
DES MARCHÉS
FINANCIERS

Québec, mars 2005

Monsieur Michel Audet
Ministre des Finances
Hôtel du Parlement
Québec (Québec)

Monsieur le Ministre,

C'est avec plaisir que je vous soumets le vingt-septième *Rapport sur la tarification en assurance automobile* au Québec, produit conformément aux dispositions de l'article 182 de la *Loi sur l'assurance automobile* (L.R.Q., c. A-25).

Ce document renferme les résultats de l'analyse effectuée à partir des renseignements fournis par les assureurs privés qui souscrivent de l'assurance automobile au Québec, à propos de leur expérience en matière de sinistres, de leurs pratiques de tarification et de leurs tarifs en vigueur en 2004.

Ce rapport trace d'abord le profil du marché dans lequel les assureurs ont exercé leurs activités en 2004. Il traite ensuite de l'évolution des pratiques de tarification et des modifications que les assureurs ont apportées à leur manuel de tarification. Enfin, il présente les résultats de l'analyse de la rentabilité de l'assurance automobile au Québec au cours de l'année 2004.

...2

L'analyse de la tarification pratiquée par les assureurs en 2004 montre qu'ils ont globalement réalisé des bénéfices d'exploitation remarquables. Les résultats de 2004 sont meilleurs que ceux de 2003, parce que la progression du montant des sinistres a été de moindre importance que celle du montant des primes acquises.

Selon cette analyse, étant donné la diminution accrue des tarifs en 2004, la tarification en assurance automobile au Québec peut être qualifiée d'adéquate, bien qu'elle génère, sur une longue période, des bénéfices d'exploitation importants, compte tenu des risques associés aux activités d'assurance automobile au Québec.

En outre, les bénéfices d'exploitation élevés générés au cours des dernières années, combinés à la croissance de la demande, devraient intensifier dans le futur la concurrence à l'égard des tarifs.

Par ailleurs, l'examen du marché québécois de l'assurance automobile montre que celui-ci est concentré tout en demeurant concurrentiel, et que la concurrence varie d'un segment du marché à l'autre.

Enfin, le rapport indique que les assureurs établis au Québec dominent le marché québécois de l'assurance automobile et qu'il est possible, pour les assurés, de faire jouer pleinement la concurrence, principalement en comparant les prix proposés par les différents assureurs.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le président-directeur général,

Jean St-Gelais

Jean St-Gelais

TABLE DES MATIÈRES

Page

INTRODUCTION 1

CHAPITRE I

LE MARCHÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE AU QUÉBEC EN 2004 3

1. **Les assureurs et l'offre d'assurance automobile** 3
2. **La concurrence dans le marché québécois de l'assurance automobile** 8
3. **La demande d'assurance automobile** 11

CHAPITRE II

LES PRATIQUES DE TARIFICATION 15

1. **Les manuels de tarification** 15
2. **L'évolution des pratiques de tarification et des tarifs** 17

CHAPITRE III

LA RENTABILITÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE AU QUÉBEC EN 2004 21

1. **Le contexte de l'analyse de rentabilité** 21
2. **L'évolution globale des résultats** 23
3. **L'évolution des sinistres** 26
4. **Le caractère adéquat de la tarification en 2004** 35

CONCLUSION 41

ANNEXE A

LISTE DES ASSUREURS AUTORISÉS À SOUSCRIRE DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE AU QUÉBEC AU 31 DÉCEMBRE 2004 45

ANNEXE B

GLOSSAIRE **49**

ANNEXE C

DONNÉES UTILISÉES POUR LES GRAPHIQUES 1, 2, 3, 4, 5, 6 ET 7 ..... **53**

LISTE DES TABLEAUX ***59***

LISTE DES GRAPHIQUES ***61***

INTRODUCTION

L'Autorité des marchés financiers (l'Autorité) doit, conformément à l'article 182 de la *Loi sur l'assurance automobile* (L.R.Q., c. A-25), analyser les manuels de tarification et les données statistiques sur l'expérience des assureurs privés qui souscrivent de l'assurance automobile au Québec, et produire chaque année un rapport au ministre des Finances sur la tarification en assurance automobile.

En premier lieu, le rapport [1] trace le profil du marché dans lequel les assureurs privés ont exercé leurs activités au Québec en 2004, en décrivant l'offre et la demande d'assurance automobile.

Ce document traite ensuite des consultations des manuels de tarification, des modifications que les assureurs leur ont apportées au cours de 2004, de même que de l'évolution des pratiques en matière de tarification.

Enfin, le rapport présente une analyse de la rentabilité de l'assurance automobile au Québec en 2004. Cette analyse porte sur les résultats d'exploitation des assureurs, ainsi que sur le caractère adéquat de la tarification.

[1] Le présent rapport et d'autres renseignements concernant l'assurance automobile au Québec sont disponibles sur le site Internet de l'Autorité, à l'adresse www.lautorite.qc.ca.

CHAPITRE I

LE MARCHÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE AU QUÉBEC EN 2004

Le présent chapitre présente une analyse de l'offre et de la demande dans le secteur de l'assurance automobile au Québec en 2004 qui fait ressortir les principaux enjeux dans ce marché [1]. Il traite également de la concurrence dans le marché québécois de l'assurance automobile.

1. Les assureurs et l'offre d'assurance automobile

En 2004, 126 assureurs étaient autorisés à souscrire de l'assurance automobile au Québec. La liste de ces assureurs figure à l'annexe A. Ce nombre ne comprend pas les assureurs dont le permis de souscrire de l'assurance automobile se limite aux activités de réassurance.

Comme l'indique le tableau 1, le nombre d'assureurs autorisés à souscrire de l'assurance automobile au Québec en 2004 a peu changé par rapport à 2003. Ce résultat découle de l'octroi de trois nouveaux permis et de l'annulation de deux permis. Ces permis non reconduits concernent un assureur qui s'est retiré du marché et un assureur qui s'est fusionné avec un autre assureur.

En 2004, selon les renseignements disponibles au moment de la production du présent rapport, 18 des 126 assureurs autorisés à souscrire de l'assurance automobile ne se seraient pas prévalus de cette autorisation. Les assureurs qui n'ont pas souscrit ce type d'assurance en 2003, même s'ils possédaient un permis pour le faire, sont recensés à l'annexe A.

Les assureurs qui ne souscrivent pas directement de l'assurance automobile, même s'ils possèdent un permis pour le faire, sont principalement des assureurs à charte étrangère. La majorité d'entre eux souscrivent très peu d'assurance de dommages, tant au Québec qu'au

[1] Pour compléter l'information, le site Internet de l'Autorité des marchés financiers (www.lautorite.qc.ca) donne une description de l'environnement juridique dans lequel les assureurs exercent leurs activités, ainsi que du Fichier central des sinistres automobiles (FCSA) et de l'utilisation qu'en font les assureurs.

Canada. Quelques-uns agissent presque uniquement à titre de réassureurs, alors que le permis qu'ils détiennent les autorise à souscrire également de l'assurance directe.

Parmi les autres assureurs qui ne souscrivent pas d'assurance automobile, la plupart exercent leurs activités régulières principalement dans les autres régions du Canada. Au Québec, ils souscrivent surtout de l'assurance des entreprises (biens, aviation, bris de machines, responsabilité, maritime et autres) et, occasionnellement, de l'assurance automobile.

TABLEAU 1
NOMBRE D'ASSUREURS AUTOMOBILES AU QUÉBEC

Année	Autorisés à souscrire	Ayant souscrit	
		Nombre	Pourcentage
1995	141	121	86 %
1996	140	118	84 %
1997	137	113	82 %
1998	137	121	88 %
1999	140	121	86 %
2000	134	114	85 %
2001	134	113	84 %
2002	126	108	86 %
2003	125	107	86 %
2004 [1]	126	108	86 %

Des 15 assureurs qui ont quitté le marché au cours des trois dernières années, cinq l'ont fait à la suite de fusions et quatre à la suite de réorganisations à l'intérieur de groupes d'assureurs, alors que les six derniers se sont retirés du marché.

Ces retraits du marché résultent majoritairement du suivi plus rigoureux qui est effectué depuis quelques années auprès des assureurs qui possèdent un permis pour souscrire de l'assurance automobile au Québec, mais qui ne se prévalent pas de cette autorisation. Par

[1] Au moment de la production du présent rapport, les données complètes relatives à l'année 2004 provenant des états financiers des assureurs déposés auprès de l'Autorité des marchés financiers (l'Autorité) n'étaient pas disponibles. Le nombre et le pourcentage d'assureurs ayant souscrit sont donc des estimations.

conséquent, certains assureurs choisissent de ne pas renouveler leur permis, alors que d'autres demandent de limiter leur permis de souscrire de l'assurance automobile aux activités de réassurance.

Par ailleurs, le tableau 2 présente le nombre d'assureurs autorisés à souscrire de l'assurance automobile au Québec et fait état de leur part de marché selon leur charte.

TABLEAU 2
VENTILATION DU NOMBRE ET DE LA PART DE MARCHÉ [1] DES ASSUREURS AUTOMOBILES AU QUÉBEC SELON LEUR CHARTE

	Québec		Autres provinces		Canada		État ou pays étranger	
Année	Nombre	Part de marché	Nombre	Part de marché	Nombre	Part de marché	Nombre	Part de marché
1993	59	39 %	8	2 %	49	53 %	33	6 %
1994	58	42 %	8	2 %	43	51 %	33	5 %
1995	58	44 %	8	1 %	43	49 %	32	6 %
1996	59	46 %	7	1 %	42	48 %	32	5 %
1997	59	46 %	6	1 %	43	48 %	29	5 %
1998	58	46 %	6	2 %	43	47 %	30	5 %
1999	59	46 %	6	1 %	45	46 %	30	7 %
2000	55	47 %	5	1 %	44	45 %	30	7 %
2001	54	49 %	5	2 %	43	44 %	32	5 %
2002	53	51 %	4	2 %	41	44 %	28	3 %
2003	53	54 %	4	2 %	42	41 %	26	3 %
2004 [2]	53	–	4	–	41	–	28	–

Ce tableau montre que la part de marché des assureurs à charte du Québec continue d'évoluer. En effet, les assureurs à charte du Québec, pris dans leur ensemble, recueillent 54 % du volume des primes souscrites en assurance automobile au Québec, ce qui représente une augmentation de 15 points de pourcentage depuis 1993, réduisant la part de marché des assureurs à charte du Canada de 12 points de pourcentage et celle des assureurs à charte d'un État ou d'un pays étranger de trois points de pourcentage.

[1] Les parts de marché sont exprimées en pourcentage du total des primes directes souscrites en assurance automobile au Québec, selon les états financiers des assureurs déposés auprès de l'Autorité.

[2] Au moment de la production du présent rapport, les données relatives aux parts de marché pour l'année 2004 n'étaient pas disponibles.

De plus, en ajoutant à la part de marché des assureurs du Québec celle des assureurs à charte du Canada dont le siège social se trouve au Québec, la part de marché de cet ensemble s'élève à 60 % en 2003, ce qui démontre que les assureurs établis au Québec dominent le marché québécois de l'assurance automobile.

Par ailleurs, le tableau 3 permet d'observer l'évolution des parts de marché des assureurs selon le mode de distribution qu'ils utilisent pour vendre leurs produits d'assurance automobile au Québec.

Ces données indiquent que la progression des assureurs directs se poursuit. En effet, au cours des six dernières années, leur part de marché a augmenté de 7,4 points de pourcentage. Le marché reste tout de même dominé par les assureurs distribuant leurs produits d'assurance automobile par l'intermédiaire de courtiers.

TABLEAU 3
PART DE MARCHÉ [1] DES ASSUREURS SELON LEUR MODE DE DISTRIBUTION [2] EN ASSURANCE AUTOMOBILE AU QUÉBEC

Année	Distribution directe	Distribution par courtiers
1998	37,8 %	62,2 %
1999	37,9 %	62,3 %
2000	40,1 %	59,9 %
2001	41,4 %	58,6 %
2002	43,8 %	56,2 %
2003	45,2 %	54,8 %

Enfin, bien que le nombre d'assureurs exerçant une activité au Québec demeure élevé, le marché reste dominé par un petit nombre d'entre eux. À ce sujet, le tableau 4 fait état de la part de marché détenue par les plus importants assureurs ou groupes d'assureurs qui font des affaires au Québec.

1 Les parts de marché sont exprimées en pourcentage du total des primes directes souscrites en assurance automobile au Québec, selon les états financiers des assureurs déposés auprès de l'Autorité.

2 La répartition entre assureurs directs et assureurs par courtiers est établie sur la base des déclarations des assureurs concernant le mode de distribution qu'ils utilisent pour la majorité de leurs activités d'assurance automobile au Québec.

TABLEAU 4
PART DU MARCHÉ [1] QUÉBÉCOIS DES PLUS IMPORTANTS ASSUREURS OU GROUPES D'ASSUREURS AUTOMOBILES

	Nombre d'assureurs ou de groupes d'assureurs				
Année	**1**	**3**	**5**	**10**	**15**
1993	14 %	38 %	48 %	66 %	80 %
1994	15 %	40 %	53 %	70 %	83 %
1995	14 %	41 %	52 %	71 %	84 %
1996	16 %	42 %	53 %	73 %	84 %
1997	18 %	44 %	59 %	77 %	88 %
1998	20 %	45 %	60 %	78 %	88 %
1999	18 %	44 %	58 %	77 %	89 %
2000	17 %	44 %	58 %	77 %	90 %
2001	17 %	44 %	58 %	78 %	90 %
2002	20 %	47 %	61 %	80 %	91 %
2003 [2]	20 %	47 %	63 %	83 %	94 %

Les données de ce tableau montrent que les 15 assureurs ou groupes d'assureurs les plus importants qui faisaient des affaires au Québec en 2003 ont recueilli 94 % du volume de primes souscrites en assurance automobile. L'augmentation de cette proportion au cours des 10 dernières années est principalement attribuable à la formation de nouveaux groupes d'assureurs, ainsi qu'à la fusion d'assureurs déjà importants.

Ce tableau révèle une certaine concentration du marché québécois de l'assurance automobile. De plus, les assureurs ou groupes d'assureurs qui occupent les six premières positions sont les mêmes depuis plus de cinq ans, ce qui reflète une certaine stabilité dans le secteur.

Ainsi, l'offre d'assurance automobile au Québec demeure abondante, même si le marché reste dominé par un nombre restreint d'assureurs ou de groupes d'assureurs.

1 Les parts de marché sont exprimées en pourcentage du total des primes directes souscrites en assurance automobile au Québec, selon les états financiers des assureurs déposés auprès de l'Autorité.

2 Les regroupements présentés pour l'année 2003 tiennent compte des réorganisations d'entreprise de l'année 2004.

2. La concurrence dans le marché québécois de l'assurance automobile

Compte tenu de la concentration du marché québécois de l'assurance automobile, il est important d'examiner ce marché sous d'autres angles, afin d'établir si la concurrence demeure présente.

Premièrement, les assureurs ont continué d'afficher une présence médiatique soutenue. Les efforts publicitaires déployés expriment un besoin des assureurs d'adapter leurs stratégies de marketing à un environnement concurrentiel.

De surcroît, les diverses offres de promotion et de produits accessoires à l'assurance automobile demeurent appréciables, et les assureurs continuent d'innover sur ce plan, notamment en publicité.

Ensuite, on observe des mouvements importants chez les assureurs ou les groupes d'assureurs qui occupent les dixièmes rangs et suivants depuis quelques années. Certains d'entre eux s'ouvrent à de nouvelles clientèles, alors que d'autres se retirent de certains marchés pour se concentrer sur des créneaux spécialisés.

Par ailleurs, les nombreuses modifications apportées annuellement par les assureurs à leur manuel de tarification démontrent que chacun adapte ses pratiques et ses tarifs afin de maintenir sa compétitivité.

En outre, il est généralement reconnu que des écarts de prix entre les assureurs, à un moment donné, sont également indicatifs d'une saine concurrence. À ce sujet, le tableau 5 démontre que de tels écarts entre assureurs sont présents dans le marché québécois, ce qui constitue une autre indication que ce marché demeure concurrentiel.

TABLEAU 5
COMPARAISON DES PRIMES [1] D'ASSURANCE AUTOMOBILE OFFERTES PAR DIFFÉRENTS ASSUREURS [2] AU QUÉBEC POUR DIFFÉRENTS PROFILS D'ASSURÉS

Profils d'assurés	Assureurs				
	A	B	C	XYZ	Écart max./min. (%)
N° 1	544 $	619 $	500 $	458 $	35 %
N° 2	350 $	353 $	490 $	415 $	40 %
N° 3	841 $	734 $	648 $	763 $	30 %
N° 4	1 132 $	1 085 $	995 $	1 013 $	14 %

Ce tableau indique donc que la prime demandée à un même assuré peut varier de plus de 35 % d'un assureur à l'autre (un échantillonnage plus étendu d'assurés et d'assureurs différents pourrait révéler des écarts plus remarquables). On observe également qu'un assureur peut être très concurrentiel pour un profil d'assuré donné, mais pas nécessairement pour un autre.

Par exemple, l'assureur A est celui qui offre la prime la plus basse pour l'assuré n° 2, tout en étant beaucoup moins compétitif pour les autres profils d'assurés.

De plus, l'examen de la situation permet de constater que la concurrence s'exerce différemment selon les segments du marché. Les efforts des assureurs semblent en effet se concentrer sur certains créneaux particuliers. Par exemple, le tableau 5 révèle que l'assuré n° 4 se voit offrir un plus petit éventail de prix pour sa couverture d'assurance que les autres profils d'assurés.

Au surplus, différents indices laissent entrevoir que la concurrence prendrait de la vigueur dans d'autres secteurs que les voitures de tourisme, notamment celui des motocyclettes. En effet, le nombre de modifications apportées aux manuels de tarification, de même que le

[1] Il s'agit de primes pour une couverture complète d'assurance automobile pour différentes voitures de tourisme et différents profils d'assurés.

[2] Les assureurs désignés comme A, B et C sont les mêmes pour les quatre profils d'assurés présentés, alors que ceux de la colonne XYZ sont différents assureurs d'un profil d'assuré à l'autre.

nombre de consultations par l'industrie des manuels de tarification pour cette catégorie, va en augmentant depuis deux ans.

Ainsi, les clientèles prisées par une majorité d'assureurs ont plus de choix, tant à l'égard du prix et de la protection que du choix même de l'assureur avec lequel traiter. Par contre, pour d'autres catégories d'assurés, certaines protections sont plus difficiles à obtenir, et la prime d'assurance qui leur est demandée pourra leur paraître élevée.

Finalement, il est intéressant de constater que les forces du marché réagissent adéquatement aux changements de tarifs, ce qui constitue une autre indication que la concurrence s'exerce dans le marché québécois.

En effet, l'analyse de l'évolution de la part de marché de chaque assureur selon les changements apportés à ses tarifs confirme qu'un mouvement de tarifs qui ne va pas dans le sens de ce que prescrit le marché provoquera une certaine perte de clientèle.

À cet égard, le tableau 6 montre que les assureurs qui ont réduit leurs tarifs ou qui les ont maintenus stables en 2003 et 2004 ont accru leur part de marché de 1,1 point de pourcentage au cours de l'année 2004, alors que ceux qui ont augmenté leurs tarifs ont vu leur part de marché fléchir légèrement, soit de 0,4 point de pourcentage.

TABLEAU 6

PART DE MARCHÉ [1] DES ASSUREURS SELON LES CHANGEMENTS APPORTÉS À LEURS TARIFS EN 2003 ET 2004 POUR LES VOITURES DE TOURISME

Assureurs qui, en 2003 et 2004, ont...	Part de marché 2003	Part de marché 2004
... réduit leurs tarifs ou les ont maintenus stables	83,7 %	84,8 %
... réduit leurs tarifs une année et les ont augmentés l'autre	9,2 %	8,6 %
... augmenté leurs tarifs au cours des deux années ou les ont maintenus stables pendant une des deux années	7,1 %	6,7 %

Bref, les mouvements qui s'opèrent dans le secteur ainsi que les différents indicateurs mentionnés révèlent que la concurrence demeure présente dans le marché de l'assurance automobile au Québec.

3. La demande d'assurance automobile

Après avoir analysé l'évolution de l'offre d'assurance automobile au Québec au cours des dernières années, on trace, dans la présente section, un portrait de l'évolution de la demande d'assurance automobile.

La progression de la demande d'assurance est étroitement liée à l'évolution du nombre de véhicules assurés et de l'âge moyen du parc automobile. En effet, le consommateur propriétaire d'un véhicule récent choisira généralement une couverture d'assurance plus étendue que celui d'un véhicule plus vieux. Par exemple, bon nombre décideront de se procurer l'avenant « valeur à neuf » lorsque leur véhicule est récent, alors qu'ils n'achèteront pas cette protection pour un véhicule plus vieux.

[1] Les parts de marché sont exprimées en pourcentage du nombre de voitures de tourisme souscrites selon le *Rapport statistique sur l'assurance automobile, Québec 2004-12-31, Version préliminaire*, publié par le Groupement des assureurs automobiles agissant à titre d'agence autorisée par l'Autorité. Les assureurs considérés dans cette analyse représentent 91 % des voitures de tourisme souscrites en 2004.

Le tableau 7 fait état du nombre de véhicules pour lesquels une assurance a été souscrite, ainsi que de l'âge moyen des véhicules en circulation. Ce tableau montre que le marché québécois de l'assurance automobile a repris une certaine vigueur depuis quelques années.

D'une part, le nombre de véhicules a augmenté de façon significative au cours des deux dernières années : 6,6 % pour les voitures de tourisme et 8,6 % pour l'ensemble des véhicules. D'autre part, pour une deuxième année consécutive, on observe un rajeunissement du parc automobile. La conjoncture économique favorable, les faibles taux d'intérêt ainsi que les rabais et programmes de financement avantageux offerts par les fabricants d'automobiles ont grandement influé sur le comportement des consommateurs.

TABLEAU 7
ÂGE MOYEN DES VÉHICULES EN CIRCULATION ET NOMBRE DE VÉHICULES ASSURÉS AU QUÉBEC [1]

Année	Voitures de tourisme		Tous véhicules combinés	
	Âge moyen [2]	Nombre (en milliers)	Âge moyen	Nombre [3] (en milliers)
1995	6,43	3 289	6,95	–
1996	6,69	3 326	7,18	–
1997	6,90	3 378	7,40	–
1998	6,98	3 482	7,48	–
1999	7,11	3 513	7,59	4 073
2000	7,20	3 614	7,68	4 177
2001	7,30	3 691	7,79	4 293
2002	7,30	3 804	7,80	4 439
2003	7,22	3 956	7,76	4 607
2004	7,17	4 056	7,73	4 821

1 L'âge moyen des véhicules en circulation provient du *Bilan 2004 (2003, 2002, 2001 et 2000) – Accidents, parc automobile, permis de conduire*, publié par la Société de l'assurance automobile du Québec. Les nombres de véhicules assurés proviennent du *Rapport statistique sur l'assurance automobile, Québec 2004-12-31, Version préliminaire*.

2 Comprend les automobiles et les camions légers de promenade.

3 Ne comprend pas les véhicules couverts par une police d'assurance automobile des garagistes ou qui font partie d'une flotte non tarifée par véhicule, ainsi que les véhicules de compétition ou de démonstration. Le nombre total de véhicules pour les années 1995 à 1998 n'est pas disponible sur une base comparable.

En outre, la popularité des véhicules de plus grande valeur, comme les véhicules utilitaires sport, reste appréciable, ce qui accroît la demande d'assurance.

La combinaison de ces différents facteurs a contribué à la croissance de la demande d'assurance automobile au Québec au cours de la dernière année. Compte tenu du contexte économique, qui demeure positif, cette progression pourrait se poursuivre, et chaque assureur tentera de saisir l'occasion d'attirer cette nouvelle clientèle.

Tel que mentionné à la section précédente, ces consommateurs sont en présence d'un marché qui est de plus en plus concentré et de plus en plus raffiné à l'égard de la sélection des risques.

Grâce à une multitude de rabais et de conditions, les assureurs cernent très clairement les clientèles qu'ils veulent attirer ou fidéliser en offrant des prix et des services connexes avantageux pour ces segments du marché.

Dans ces circonstances, il est préférable pour le consommateur de « magasiner » son assureur et sa prime d'assurance automobile puisque, d'une part, les assureurs tentent de se distinguer en offrant divers produits accessoires et promotions, et que d'autre part, pour un même profil d'assuré, la prime demandée peut varier considérablement, comme le montre le tableau 5. Le fait de demander plusieurs soumissions avant de renouveler son assurance automobile peut faire économiser un montant substantiel à l'assuré, sans pour autant modifier le risque qu'il représente pour l'assureur.

Par ailleurs, dans un contexte où les primes d'assurance demeurent stables ou sont à la baisse, comme on le verra au chapitre suivant, les consommateurs peuvent être moins portés à « magasiner ». Toutefois, comme un assureur peut être très concurrentiel pour un profil d'assuré donné mais pas nécessairement pour un autre, et que cette situation peut évoluer avec le temps, les assurés auraient avantage à poursuivre leurs recherches en comparant les offres des différents assureurs.

De plus, l'augmentation du nombre de consommateurs qui « magasinent » leurs primes d'assurance et qui demandent davantage d'informations concernant les conditions applicables et les services offerts contribue à maintenir une concurrence dans le secteur.

En résumé, les assureurs établis au Québec dominent le marché québécois de l'assurance automobile, qui est concentré tout en demeurant concurrentiel. La demande d'assurance continue de croître en raison à la fois de l'augmentation du nombre de véhicules et de la présence plus importante de véhicules récents. Enfin, on observe qu'il est possible pour les consommateurs de faire jouer pleinement la concurrence, principalement en comparant les prix proposés par les différents assureurs. De plus, les assurés qui retiennent les services d'un courtier d'assurance doivent s'assurer que ce dernier a réellement effectué le « magasinage » pour eux.

CHAPITRE II

LES PRATIQUES DE TARIFICATION

Ce chapitre traite d'abord de la consultation par le public des manuels de tarification des assureurs et des modifications qui leur ont été apportées. Il présente ensuite une description de l'évolution des tarifs et des pratiques de tarification.

1. Les manuels de tarification

Les manuels de tarification déposés par les assureurs sont mis à la disposition du public pour consultation.

Cette année, 58 personnes – toutes des représentants d'assureurs – ont effectué près de 170 consultations de manuels. Les manuels de tarification les plus consultés sont généralement ceux des assureurs les plus importants, particulièrement ceux qui ont un mode de distribution direct.

En 2004, plusieurs assureurs ont apporté des modifications à leur manuel de tarification. Selon l'examen du contenu des manuels de tarification réalisé dans le cadre de l'analyse des pratiques de tarification et de classification des assureurs, les modifications sont fort variées et ont porté sur de nombreux aspects des critères de classification et de tarification.

Les changements les plus fréquents pour les voitures de tourisme touchent les systèmes de protection contre le vol, la classification des conducteurs selon leur âge, l'expérience de conduite, ainsi que les différents plans et programmes.

En effet, en raison du nombre important de vols d'automobiles, les assureurs continuent d'ajuster les règles d'admissibilité, les différentes conditions et exigences, les franchises minimales imposées, de même que le niveau des tarifs offerts selon que le véhicule est équipé ou non d'un système antivol. Les assureurs modifient également leurs pratiques en fonction de l'évolution technologique de ces systèmes et de l'amélioration de leur performance.

En ce qui concerne la classification des conducteurs selon leur âge, les modifications sont variées. Elles touchent principalement l'ajout de nouvelles subdivisions d'âge de même que le groupe de personnes de 50 ans et plus, tant sur le plan des tarifs offerts qu'au niveau des franchises minimales exigées.

Le volet « expérience de conduite », lui, a subi plusieurs modifications des plus variées qui touchent notamment la définition d'accident ou de sinistre, de même que le nombre d'infractions et d'accidents pris en compte pour la tarification. En effet, plusieurs assureurs ont modifié l'application de leurs règles de pardon pour les accidents qualifiés de « non responsables ».

De surcroît, les différents plans, programmes et rabais offerts par les assureurs ont également subi une multitude de modifications, tant à l'égard de la couverture offerte que des tarifs, des conditions et des critères d'admissibilité applicables. Plus précisément, de nombreux ajustements ont été apportés aux plans touchant les rabais accordés aux professionnels et aux membres d'un groupe ou d'un organisme particulier, à ceux consentis en fonction de l'occupation de l'assuré et aux plans touchant la possession de plusieurs contrats d'assurance auprès d'un même assureur (automobile et habitation) ou couvrant plusieurs véhicules.

Enfin, au cours de l'année 2004, les assureurs ont accentué le mouvement observé l'an dernier et ont apporté plusieurs changements aux règles de classification et de tarification des motocyclettes, des motoneiges, des véhicules tout-terrain et des véhicules utilitaires. Les principaux éléments révisés concernent, d'une part, les regroupements de véhicules en fonction du modèle, de la puissance et de la valeur et, d'autre part, l'expérience de conduite à l'égard du nombre d'infractions et d'accidents pris en compte pour la classification et la tarification. En outre, les motocyclettes et les motoneiges ont subi un nombre particulièrement élevé de révisions à l'égard des systèmes de protection contre le vol.

2. L'évolution des pratiques de tarification et des tarifs

L'analyse des modifications apportées aux manuels de tarification au cours de 2004 permet d'observer que, tout comme l'an dernier, un certain plafond semble avoir été atteint en ce qui a trait au raffinement des critères de classification et de tarification utilisés par les assureurs.

En effet, certains assureurs qui ont développé une classification et une tarification plus pointue au fil des ans apportent de moins nombreuses modifications à leur manuel. Cependant, lorsque ces assureurs changent leur manuel de tarification, ils le font de manière plus raffinée et plus spécifique, en fonction des clientèles ciblées.

Ainsi, chaque assureur continue d'ajuster ses pratiques afin de maintenir sa compétitivité. On observe par ailleurs que les efforts des assureurs en matière de développement semblent porter sur l'amélioration du service à la clientèle et des produits accessoires plutôt qu'uniquement sur les prix de l'assurance automobile. Les assureurs tiennent de plus en plus compte de l'ensemble des produits qui peuvent être offerts à un consommateur et ciblent donc une clientèle en fonction de l'ensemble des services qu'elle recherche en plus de sa couverture d'assurance automobile.

En ce qui a trait aux tarifs, l'analyse des manuels indique que le mouvement à la hausse observé au cours des années 2000, 2001 et 2002 s'est finalement renversé en 2003, et que cette diminution des tarifs s'est accentuée en 2004, comme l'illustre le tableau 8. En effet, le nombre d'assureurs qui affichaient une hausse de tarifs est passé de 18 en 2002 à six en 2004, tandis que le nombre d'assureurs qui offrait une réduction des tarifs est passé de deux à 21 au cours de la même période.

TABLEAU 8
NOMBRE D'ASSUREURS ET VARIATION MOYENNE [1] DES TARIFS SELON LES MODIFICATIONS APPORTÉES AUX TARIFS EN ASSURANCE AUTOMOBILE AU QUÉBEC POUR LES VOITURES DE TOURISME [2]

	2002		2003		2004	
Modification des tarifs	**Nombre**	**Variation moyenne**	**Nombre**	**Variation moyenne**	**Nombre**	**Variation moyenne**
Réduction	2	– 2,2 %	18	– 2,8 %	21	– 3,7 %
Stable	9	–	13	–	15	–
Hausse	18	2,6 %	7	1,8 %	6	2,1 %
Effet global	–	0,9 %	–	– 1,7 %	–	– 2,9 %

De plus, on constate que certains assureurs ont augmenté leurs tarifs au cours de 2004, malgré les bénéfices d'exploitation appréciables observés en 2001, 2002 et 2003 pour l'ensemble du marché. Toutefois, l'évolution du niveau des tarifs est influencée par un ensemble de facteurs.

Premièrement, les bons résultats d'exploitation des trois dernières années en assurance automobile au Québec sont en partie attribuables à des hivers particulièrement cléments à l'égard des conditions routières, ce qui a réduit le nombre d'accidents. Étant donné que la tarification des assureurs est prospective, elle ne peut prévoir de tels événements.

De plus, le niveau des tarifs n'est généralement pas ajusté tout de suite et de façon importante, compte tenu des situations imprévisibles et inhabituelles comme les conditions météorologiques. Dans la tarification, ces événements sont plutôt pris en compte sur une longue période par les assureurs.

[1] Notons qu'il s'agit de variations moyennes. Ainsi, au chapitre de l'effet global, une réduction moyenne de 2,9 % ne signifie pas que tous les assurés ont vu leur prime d'assurance automobile diminuer de 2,9 %. De fait, certains auront bénéficié de baisses plus importantes, alors que d'autres peuvent avoir subi des augmentations de leurs primes.

[2] Les assureurs considérés dans cette analyse représentent 91 % des primes souscrites en 2004 pour les voitures de tourisme, selon le *Rapport statistique sur l'assurance automobile, Québec 2004-12-31, Version préliminaire*. Les sociétés mutuelles d'assurance générale ont été comptées comme un seul assureur dans le nombre d'assureurs présenté.

De fait, lors de la détermination des différentes hypothèses utilisées pour établir les tarifs de 2004, on observait que la fréquence des sinistres pour les voitures de tourisme avait été exceptionnellement basse en 2002 et 2003. Toutefois, plusieurs assureurs n'ont pas retenu l'hypothèse que la diminution de la fréquence des sinistres allait se poursuivre au cours de 2004 et des années suivantes.

D'autre part, le coût moyen par sinistre continuait son évolution à la hausse. Chacun des assureurs aura interprété cette tendance comme uniquement attribuable au rajeunissement du parc automobile ou comme découlant en partie de l'augmentation des coûts de réparation. Selon leur interprétation, certains assureurs auront choisi de tenir compte d'une partie de cette hausse pour fixer leurs tarifs, alors que d'autres auront plutôt opté pour une stabilité des coûts.

La combinaison des hypothèses qu'un assureur aura retenues pour chacune de ces deux tendances, ainsi que les modifications que l'assureur aura apportées à ses tarifs dans les années précédentes compte tenu de ses propres résultats d'exploitation, peuvent expliquer certaines majorations des tarifs au cours de 2004.

Il faut ensuite considérer que l'évolution du niveau des primes dépend non seulement de la variation prévue du coût des réclamations, mais également de nombreux autres facteurs reliés à l'environnement dans lequel les assureurs exercent leurs activités. Mentionnons notamment la concurrence, les stratégies commerciales des assureurs, ainsi que les résultats obtenus dans les autres catégories d'assurance qu'ils souscrivent et dans les autres régions du Canada où ils sont présents.

Par exemple, certains assureurs peuvent avoir préféré investir une partie des bénéfices générés ces dernières années dans l'amélioration de leur service à la clientèle ou dans l'offre de prix plus avantageux pour d'autres produits afin de fidéliser leur clientèle, plutôt que de réduire de façon plus importante leurs tarifs en assurance automobile.

De plus, en réponse aux préférences des consommateurs et par mesure de prudence face aux fluctuations inhérentes au secteur de l'assurance, les assureurs tendent à préconiser une stabilité des tarifs plutôt que des variations importantes d'une année à l'autre. Ainsi, ils choisissent souvent d'échelonner sur plusieurs années les ajustements de tarifs indiqués.

Par ailleurs, on a observé une conjoncture incertaine dans les marchés financiers et dans le marché de la réassurance au cours des dernières années, ce qui a pu influencer les décisions des assureurs. En outre, la détérioration importante des résultats des assureurs de dommages dans les autres régions du Canada au cours des dernières années explique en partie le fait que les tarifs n'ont pas diminué de manière plus importante.

Cependant, l'année 2004 a été plus positive dans les marchés financiers, et le marché de la réassurance semble se stabiliser. De plus, les résultats anticipés pour 2004 semblent annoncer une amélioration de la situation des assureurs de dommages dans les autres régions du Canada.

Dans un tel contexte et compte tenu de l'ampleur des bénéfices d'exploitation prévus cette année, la concurrence devrait s'intensifier sur le plan des tarifs en assurance automobile au Québec au cours des prochaines années. Les consommateurs auront donc avantage à comparer les prix proposés par les différents assureurs, afin de profiter pleinement de cette concurrence.

CHAPITRE III

LA RENTABILITÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE AU QUÉBEC EN 2004

La tarification d'un assureur, c'est-à-dire les prix qu'il demande pour les services qu'il offre, est un élément primordial de la rentabilité de ses activités et donc, de sa santé financière. Ce chapitre présente les résultats de l'analyse de la rentabilité de l'assurance automobile au Québec en 2004. Cette analyse traite des résultats des activités d'assurance et du caractère adéquat de la tarification.

1. Le contexte de l'analyse de rentabilité

La rentabilité des opérations d'assurance s'évalue principalement en comparant les revenus de primes et les revenus de placement découlant des activités d'exploitation aux dépenses qui y sont reliées, c'est-à-dire les sinistres et les frais d'exploitation. Elle est analysée pour l'ensemble du marché québécois de l'assurance automobile, et ne traite pas des résultats particuliers des assureurs.

L'objectif de cette analyse est de déterminer si la tarification des assureurs est adéquate. Pour cela, il est cependant nécessaire de définir au préalable ce qu'est une tarification « adéquate ».

Une tarification adéquate doit avant tout permettre de couvrir tous les coûts reliés aux opérations d'assurance et de générer des bénéfices raisonnables compte tenu des risques associés aux activités d'assurance.

De plus, l'évaluation de la prime demandée à un assuré est avant tout prospective, c'est-à-dire que l'établissement de cette prime repose sur la représentation qu'un assureur se fait des conditions futures du marché, et non pas uniquement sur l'expérience passée.

Ensuite, comme les primes sont établies avant que les dépenses (sinistres et frais d'exploitation) ne soient payées et que les revenus de placement réels reliés aux opérations soient connus, la probabilité que les revenus de primes et de placement égalent précisément le montant des dépenses est à peu près nulle.

Cela signifie que pour une année donnée, il y aura habituellement une différence entre les deux montants, et qu'il en résultera un bénéfice ou une perte d'exploitation. Pour être représentative, la rentabilité des opérations d'assurance doit donc être évaluée sur une longue période.

Ainsi, une tarification adéquate dépend de l'importance de l'écart entre les coûts d'exploitation, les primes qui ont été exigées pour les assumer et les revenus de placement réels reliés aux opérations. Pour que la tarification soit adéquate, l'ampleur de cette différence, qu'elle soit positive ou négative, doit correspondre à la difficulté d'estimer le coût des sinistres. Cette difficulté provient, d'une part, de l'interprétation des différentes tendances qui influent sur les résultats, à savoir comment elles se reflèteront dans le futur, et, d'autre part, de l'effet que peuvent avoir certains événements imprévisibles sur l'expérience d'une année, (les conditions météorologiques, par exemple).

L'assurance est un concept d'ensemble dont la rentabilité doit être évaluée sur une longue période. L'analyse de la rentabilité doit donc se faire dans ce contexte, afin d'éviter de tirer des conclusions erronées. Par exemple, si la rentabilité d'une année donnée est de plus ou moins 10 %, il ne faudra pas conclure pour autant que les primes ont été trop élevées ou trop basses cette année-là.

Enfin, l'évolution du niveau des primes et des résultats d'exploitation est influencée non seulement par la variation des coûts et des revenus de placement reliés aux opérations, mais aussi par d'autres facteurs reliés à l'environnement dans lequel les assureurs évoluent. Rappelons, notamment, la concurrence, les stratégies commerciales des assureurs, ainsi que leurs résultats dans les autres catégories d'assurance[1] qu'ils souscrivent et dans les autres régions où ils exercent des activités. Ces facteurs sont plus difficiles à quantifier, mais il est essentiel d'en tenir compte dans l'interprétation des résultats.

[1] Notons que la majorité des assureurs offrant de l'assurance automobile au Québec souscrivent également dans d'autres catégories d'assurance.

2. L'évolution globale des résultats

Le tableau 9 présente les résultats des opérations en assurance automobile de l'ensemble des assureurs exerçant au Québec de 1995 à 2004. Ces résultats proviennent principalement des données compilées dans le cadre du *Plan statistique automobile* (PSA) publiées dans le *Rapport statistique sur l'assurance automobile* par le Groupement des assureurs automobiles, qui agit à titre d'agence autorisée par l'Autorité des marchés financiers (l'Autorité).

Ces résultats sont exprimés sous forme de pourcentage des primes directes acquises pour chaque année, ce qui permet de les comparer dans le temps. Ils sont donnés séparément pour les voitures de tourisme, qui représentent 80 % des primes souscrites totales, et pour l'ensemble des véhicules assurés, y compris, notamment, les véhicules utilitaires, les camions et les motocyclettes.

L'analyse du tableau 9 permet de constater que la rentabilité des opérations en assurance automobile fluctue chaque année et que généralement, le niveau des bénéfices ou des pertes sur une longue période se situe entre plus ou moins 10 % malgré la tendance affichée au cours des quatre dernières années. Cependant, hormis le constat qu'il y a bénéfice ou non au cours d'une année, l'intérêt de cette analyse réside dans l'explication de l'évolution des résultats.

On détermine le bénéfice ou la perte d'une année en comparant le coût des sinistres et des frais d'exploitation aux revenus découlant des opérations. Ces revenus correspondent aux primes acquises et aux revenus de placement reliés aux opérations.

En raison de l'importance des voitures de tourisme, l'analyse qui suit ne porte que sur cette catégorie de véhicules. Le tableau 9 montre que le montant des primes souscrites pour les voitures de tourisme a poursuivi sa progression en 2004 en augmentant de 3,8 % par rapport à l'année précédente.

Cette situation s'explique par une croissance de la demande entraînée à la fois par l'augmentation du nombre de véhicules assurés et par une présence plus marquée de véhicules récents sur le marché.

TABLEAU 9
RÉSULTATS DES OPÉRATIONS EN ASSURANCE AUTOMOBILE AU QUÉBEC

	1995	1996	1997	1998	1999 [1]	2000	2001	2002	2003	2004
Primes souscrites (en M$)										
- Voitures de tourisme	1 562	1 531	1 556	1 667	1 729	1 880	2 020	2 170	2 309	2 397
- Tous véhicules [2]	1 901	1 874	1 890	2 008	2 131	2 323	2 495	2 699	2 888	3 008
Primes acquises (en M$)										
- Voitures de tourisme	1 580	1 542	1 538	1 614	1 607	1 800	1 946	2 086	2 233	2 352
- Tous véhicules [2]	1 907	1 886	1 875	1 952	1 991	2 228	2 414	2 592	2 796	2 947
Revenus										
Primes acquises (%) [3]										
- Voitures de tourisme	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
- Tous véhicules	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Revenus de placement (%) [4]										
- Voitures de tourisme	1,5	1,3	1,2	1,3	1,3	1,4	1,2	1,0	1,1	1,0
- Tous véhicules	1,5	1,3	1,2	1,3	1,3	1,4	1,2	1,0	1,1	1,0
Dépenses										
Sinistres (%) [5]										
- Voitures de tourisme	68,4	73,1	81,3	82,6	74,0	72,7	64,9	61,3	61,4	59,8
- Tous véhicules	67,5	71,4	79,9	81,5	76,3	72,6	65,3	60,6	60,6	57,9
Frais d'exploitation (%) [6]										
- Voitures de tourisme	24,5	24,6	25,8	26,5	27,6	25,7	25,2	25,4	25,6	25,2
- Tous véhicules	24,7	24,6	25,8	26,4	27,5	25,7	25,0	25,5	25,6	25,3
Bénéfice (perte) (%) [7]										
- Voitures de tourisme	8,6	3,6	(5,9)	(7,8)	(0,4)	3,0	11,1	14,3	14,0	16,0
- Tous véhicules	9,3	5,3	(4,5)	(6,6)	(2,5)	3,1	10,9	14,9	14,9	17,8
Bénéfice (perte) sur 10 ans (%) [8]										
- Tous véhicules	2,2	3,3	2,9	2,3	2,9	3,0	4,1	5,3	6,3	7,4

1 Les données des années 1999 et suivantes proviennent du nouveau PSA, ce qui explique une discontinuité dans les tendances, particulièrement à l'égard des primes acquises. De plus, pour les années 1998 et antérieures, les sinistres sont comptabilisés par année de survenance, alors que ceux de 1999 à 2004 le sont par année civile.

2 Comprend les voitures de tourisme ainsi que tous les autres types de véhicules tels que les véhicules utilitaires, les camions et les motocyclettes.

3 Tous les pourcentages sont établis en fonction des primes directes acquises.

4 Il s'agit de valeurs minimales qui sont établies en fonction de l'évolution observée des taux annuels moyens des bons du Trésor de trois mois et de six mois. (Source : Banque du Canada)

5 Les sinistres comprennent tous les frais de règlement.

6 Les frais d'exploitation de l'année 2004 sont estimés.

7 Bénéfice (perte) d'exploitation de l'année avant impôts et autres postes extraordinaires.

8 Il s'agit du bénéfice (perte) calculé pour la période de 10 ans se terminant l'année courante. Par exemple, le résultat présenté pour l'année 1998 représente le bénéfice réalisé de 1989 à 1998.

De fait, le tableau 7, présenté au premier chapitre, montre une progression de 2,5 % du nombre de véhicules assurés en 2004 par rapport à 2003, ce qui accroît la demande d'assurance et donc, le montant des primes.

De surcroît, comme il a été mentionné précédemment, pour une deuxième année consécutive, l'âge moyen des véhicules en circulation a diminué. Les primes exigées pour les véhicules neufs sont en moyenne plus élevées que celles des véhicules plus vieux, puisque la valeur assurée est plus grande. De plus, les propriétaires de véhicules plus récents choisiront généralement une couverture d'assurance plus complète. Ainsi, la hausse de la proportion de véhicules très récents au cours des dernières années, et particulièrement au cours des deux dernières années, contribue de façon importante à la croissance du volume des primes.

Enfin, n'eût été la diminution du niveau des tarifs au cours de 2004 par rapport à 2003, et dont l'effet global pour les voitures de tourisme s'est traduit par une baisse moyenne de l'ordre de 2,9 %, comme on l'a signalé au chapitre II, le volume des primes de cette année aurait enregistré une hausse plus importante que celle qui a été observée.

Par ailleurs, la proportion des revenus de placement par rapport aux primes acquises ne fluctue que légèrement d'une année à l'autre. Ces revenus ont donc peu d'effet sur les changements dans les revenus globaux et, partant, sur l'évolution de la rentabilité au fil des ans.

En ce qui concerne les dépenses, on constate qu'en général, la proportion des frais d'exploitation par rapport aux primes acquises évolue légèrement d'une année à l'autre. De plus, en raison de la concurrence dans le marché, une pression à la baisse est exercée sur ces frais et incite les assureurs à multiplier les mesures visant à réduire le coût unitaire de leurs opérations.

Toutefois, comme on l'a mentionné précédemment, les bénéfices importants générés ces dernières années ont fourni aux assureurs des ressources financières que certains peuvent avoir choisi d'investir partiellement afin d'améliorer leurs services, ce qui peut expliquer en

partie [1] l'augmentation de la proportion de ces frais au cours des trois dernières années par rapport à 2001.

En ce qui a trait à l'année 2004, les résultats complets relatifs aux frais d'exploitation n'étaient pas disponibles au moment de la rédaction du présent rapport. Les renseignements partiels actuellement disponibles ne laissent pas présager de changement marqué par rapport à l'année précédente. Ainsi, on estime que la proportion des frais d'exploitation par rapport aux primes acquises pour l'année 2004 se situe à un niveau comparable à celui de 2003.

Enfin, on constate que les variations les plus importantes au chapitre des dépenses proviennent des sinistres. C'est donc de ce côté qu'il faut chercher les principales explications de la fluctuation des résultats.

3. L'évolution des sinistres

Pour effectuer cette analyse, il faut examiner les composantes des sinistres, c'est-à-dire la fréquence des réclamations et le coût moyen d'un sinistre pour chacune des garanties principales du contrat d'assurance automobile, à savoir « responsabilité civile », « collision » et « accident sans collision ni versement » (l'annexe B fournit une définition des principales garanties de la police d'assurance automobile, de la fréquence et du coût moyen).

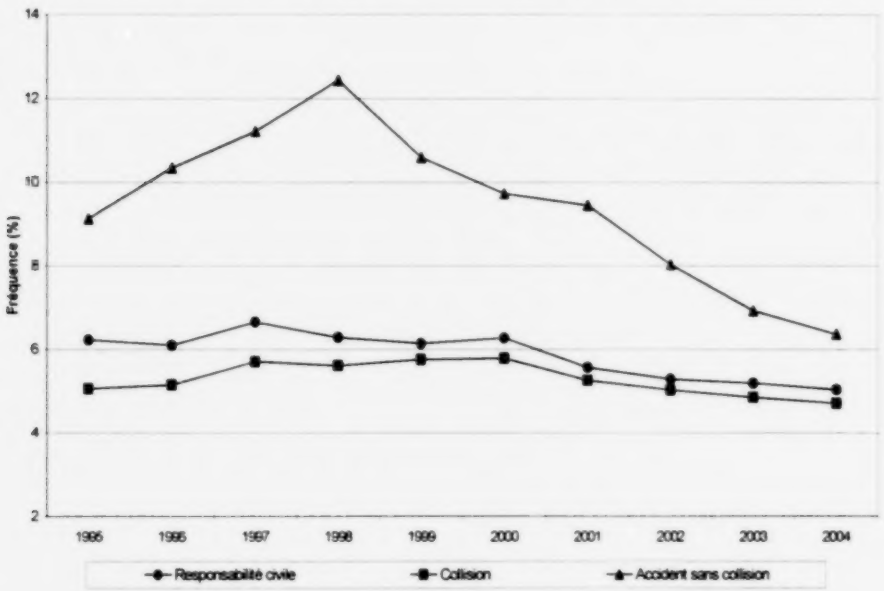
Le graphique 1 présente l'évolution de la fréquence des sinistres de 1995 à 2004 pour chacune des garanties du contrat d'assurance automobile pour les voitures de tourisme.

Pour les garanties « responsabilité civile » et « collision », la fréquence des sinistres est grandement influencée par les conditions météorologiques. Les conditions favorables de l'hiver dernier combinées à un automne plutôt clément ont entraîné une diminution de 3 % de la fréquence des sinistres pour chacune de ces garanties, pour l'ensemble de l'année 2004 par rapport à 2003.

[1] Le nouveau volet « Frais d'exploitation » du PSA est entré en vigueur le 1er janvier 2002. Ce changement peut expliquer une légère rupture dans les tendances des résultats par rapport aux années antérieures.

Compte tenu du fait que la fréquence des sinistres était déjà à un niveau très bas en 2003, particulièrement en ce qui concerne la garantie « responsabilité civile », il y a donc d'autres facteurs qui influencent cette tendance à la baisse.

GRAPHIQUE 1
Fréquence des sinistres pour les voitures de tourisme [1]



De fait, l'évolution du nombre d'accidents dépend aussi de l'utilisation des véhicules et de la couverture d'assurance achetée par les consommateurs. En effet, une moins grande utilisation des véhicules entraîne une réduction de la fréquence des sinistres. D'un côté, le prix élevé de l'essence incite les consommateurs à réduire leurs déplacements et leur vitesse, ou à privilégier d'autres moyens de transport.

[1] Les données utilisées pour les graphiques présentés dans ce chapitre se trouvent à l'annexe C.

D'un autre côté, on constate qu'au cours des dernières années, le nombre de titulaires de permis de conduire, donc, de conducteurs potentiels, a augmenté de façon moins significative que le nombre de véhicules [1]. Ainsi, chaque véhicule en circulation est potentiellement moins utilisé, ce qui réduit les risques d'accident pour chacun d'eux et, par conséquent, la fréquence des sinistres.

En outre, les campagnes publicitaires incitant à la prudence au volant ont modifié le comportement des conducteurs, réduisant ainsi le nombre d'accidents.

À l'égard des couvertures d'assurance achetées par les consommateurs, mentionnons qu'une augmentation de la franchise réduit le nombre de sinistres, puisque ceux dont les réparations coûtent en deçà de la franchise ne sont pas déclarés aux assureurs. De fait, on constate qu'en 2000 [2] pour la garantie « collision », 73 % des voitures de tourisme étaient assurées avec une franchise de 250 $ alors que 26 % avaient une franchise de 500 $ ou plus. En 2004, ces proportions sont maintenant de 51 % et 48 % respectivement. Par conséquent, cette tendance à choisir des franchises plus élevées explique aussi le mouvement à la baisse de la fréquence des sinistres observé ces dernières années.

En ce qui concerne la garantie « accident sans collision ni versement », le graphique 1 montre une réduction notable de la fréquence de ce type de sinistre depuis 1998. Comme cette garantie couvre un large éventail de réclamations, plusieurs facteurs peuvent influer sur l'évolution de la fréquence des réclamations.

Par exemple, on peut mentionner l'évolution du taux de criminalité, qui touchera les réclamations pour des dommages causés par le vol ou le vandalisme, et les conditions météorologiques, qui auront un impact sur les réclamations pour des dommages causés par le vent ou la grêle.

---

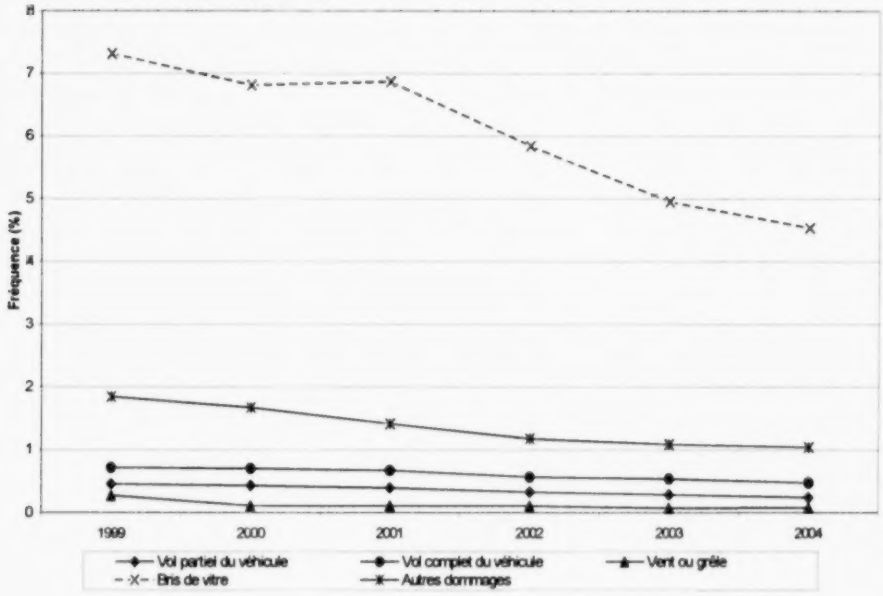
1 Par exemple, le nombre de titulaires de permis de conduire a augmenté de 1,2 % de 2002 à 2003, alors que le nombre de véhicules de promenade en circulation a enregistré une hausse de 3,1 % au cours de la même période. (Source : *Bilan 2003 – Accidents, parc automobile, permis de conduire*)

2 Ces résultats proviennent du *Rapport statistique sur l'assurance automobile, Québec 2004-12-31 Version préliminaire*.

En outre, la tendance à opter pour des franchises plus élevées vaut aussi pour la garantie « accident sans collision ni versement », ce qui peut contribuer en partie à la baisse de la fréquence. Plus précisément, en 2000, les franchises de 50 et de 100 dollars étaient choisies par les propriétaires de 83 % des voitures de tourisme assurées, alors que cette proportion est maintenant de 64 % en 2004, les franchises de 250 $ et plus étant préférées par 33 % des assurés.

Le graphique 2 illustre la fréquence des différents types de réclamations couvertes par cette garantie pour la période de 1999 à 2004. Il permet de constater que tous les types de réclamations couvertes par cette garantie ont enregistré une amélioration importante de leur fréquence [1].

GRAPHIQUE 2
Fréquence selon le genre de sinistre pour les voitures de tourisme



[1] Notons la fréquence des sinistres « vent ou grêle » qui diminue de 70 %, passant de 0,27 % en 1999 à 0,08 % en 2004, ainsi que celle des « autres dommages » qui diminue de 43 %, passant de 1,84 % à 1,04 % au cours de la même période.

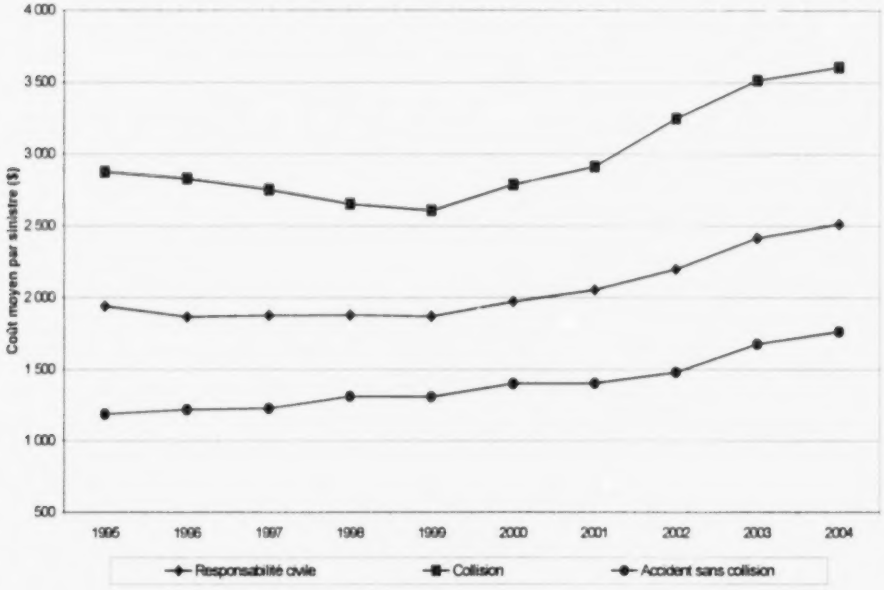
De plus, le graphique 2 permet de constater des baisses importantes au chapitre des vols, la fréquence des vols partiels de véhicules ayant diminué de près de 47 % depuis 1999, et celle des vols complets de véhicules, de 34 %.

Ces résultats démontrent que les divers programmes de prévention des vols, conjugués aux efforts des assureurs pour inciter les consommateurs à installer des systèmes antivol ont eu un impact positif sur l'atteinte des objectifs des assureurs.

De surcroît, l'augmentation marquée du nombre de vols à l'échelle canadienne, particulièrement à la fin des années 1990, a incité les fabricants de véhicules à doter leurs véhicules neufs de systèmes antivol, ce qui contribue à la diminution de la fréquence des vols.

En ce qui concerne les coûts moyens par sinistre, ceux-ci ont augmenté pour toutes les garanties au cours des dernières années, comme l'illustre le graphique 3. Étant donné que les réparations des véhicules récents sont généralement plus coûteuses et que la présence de ces véhicules a continué d'augmenter en 2004, on constate une hausse du coût moyen par rapport à 2003.

GRAPHIQUE 3
Coût moyen par sinistre pour les voitures de tourisme

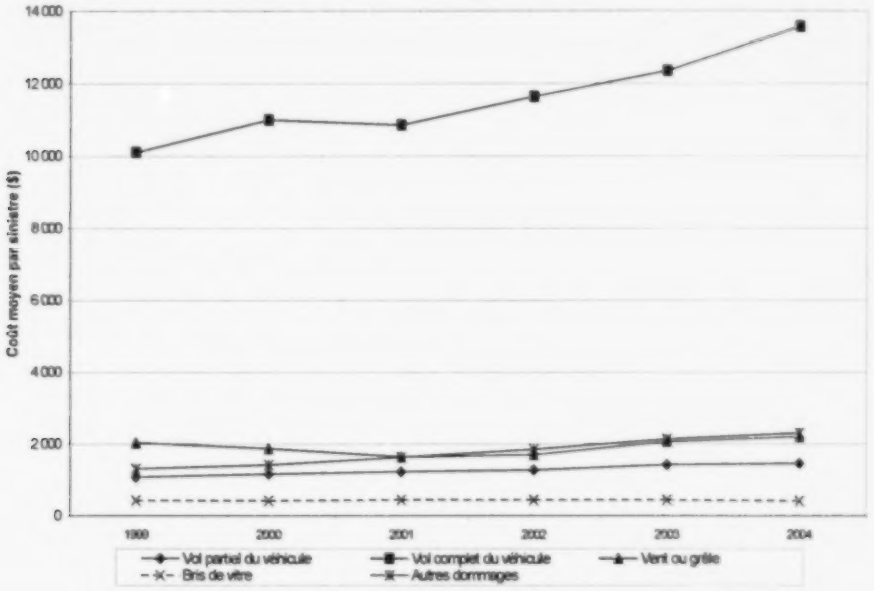


De plus, la progression du coût moyen par sinistre est influencée non seulement par l'effet du rajeunissement du parc automobile, mais également par l'évolution des tarifs horaires exigés par les réparateurs et des coûts de location des véhicules de remplacement. L'inflation subie par ces éléments contribue donc à la hausse des coûts moyens des sinistres.

Enfin, le fait que les assurés préfèrent maintenant des franchises plus élevées contribue à la hausse des coûts moyens, puisque le nombre de petites réclamations présentées aux assureurs diminue, ce qui augmente le coût moyen de celles qui le sont.

Par ailleurs, le coût moyen des réclamations couvertes par la garantie « accident sans collision ni versement » est influencé principalement par les vols complets de véhicules, dont les coûts moyens sont nettement supérieurs à ceux des autres types de réclamations couvertes par cette garantie, comme le montre le graphique 4.

GRAPHIQUE 4
Coût moyen selon le genre de sinistre pour les voitures de tourisme

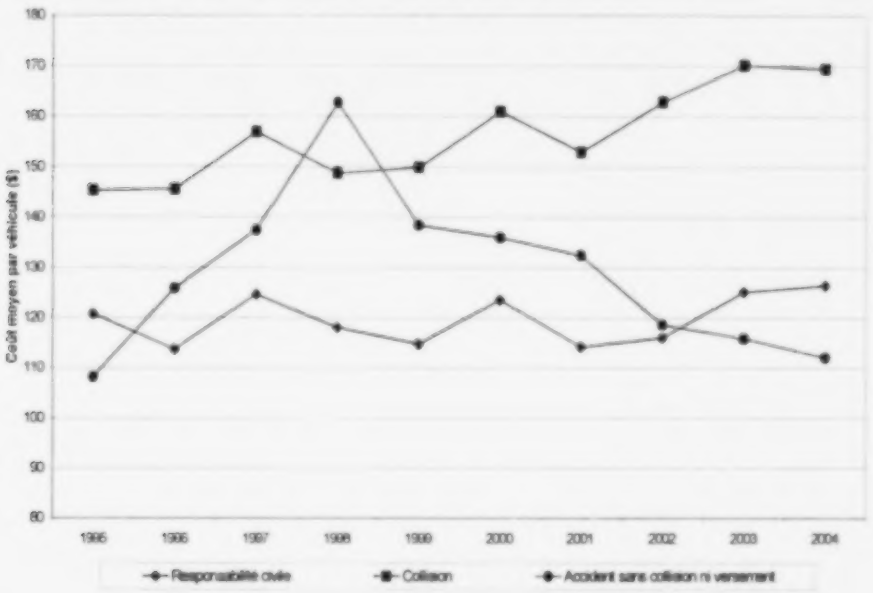


En effet, le nombre de vols complets de véhicules représente moins de 8 % du nombre total de réclamations couvertes par cette garantie, mais plus de 57 % des montants versés en vertu de cette garantie. La progression du coût moyen des vols se poursuit en 2004, ce qui entraîne une hausse du coût moyen de l'ensemble des réclamations couvertes par cette garantie pour l'année en cours.

On note également une croissance marquée (8 %), du coût moyen des réclamations pour « autres dommages », qui comprennent notamment l'incendie et le vandalisme. Le coût moyen de ce type de réclamation est maintenant le deuxième en importance parmi ceux qui sont couverts par la garantie « accident sans collision ni versement ».

Enfin, en combinant la fréquence des réclamations et le coût moyen par sinistre, on obtient l'évolution des coûts globaux pour chacune des garanties présentées au graphique 5.

GRAPHIQUE 5
Coût moyen par véhicule pour les voitures de tourisme

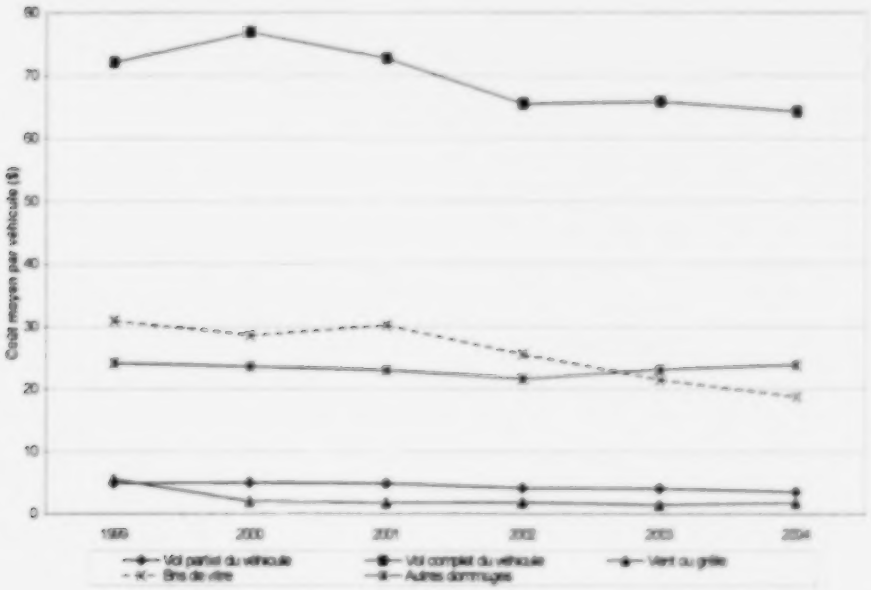


Étant donné que la hausse du coût moyen est supérieure à la baisse de la fréquence des réclamations pour la garantie « responsabilité civile », le coût global de cette garantie a légèrement augmenté (1 %) en 2004, par rapport à 2003. Le coût global de la garantie « collision » est demeuré sensiblement le même qu'en 2003, avec une diminution de 0,4 %, puisque la baisse de la fréquence des réclamations est de la même ampleur que la hausse du coût moyen.

Quant à la garantie « accident sans collision ni versement », l'amélioration de l'expérience de cette garantie de 3,3 % découle, comme l'illustre le graphique 6, des réclamations pour vol partiel du véhicule, pour vol complet du véhicule, de même que pour bris de vitre [1]. La diminution du coût moyen par véhicule de ces réclamations est attribuable à la réduction de leur fréquence.

[1] Plus précisément, le coût moyen par véhicule des réclamations pour « vol partiel de véhicules » a diminué de 12,4 % entre 2003 et 2004, celui des réclamations pour « vol complet de véhicules », de 2,4 %, et celui pour « bris de vitre », de 12,7 %.

GRAPHIQUE 6
Coût moyen par véhicule selon le genre de sinistre, pour les voitures de tourisme



Ainsi, le montant total des sinistres a continué d'augmenter en 2004 par rapport à 2003, passant de 1 694 million de dollars à 1 707 million de dollars. Ce changement est principalement attribuable à la hausse des coûts moyens entraînée notamment par l'augmentation du nombre de véhicules récents, dont les réparations sont généralement plus coûteuses.

Malgré cette hausse du montant des sinistres, les résultats de l'année 2004 sont tout de même meilleurs que ceux de l'année 2003, comme l'indique le tableau 9, puisque la progression du montant des sinistres (0,8 %) a été de moindre importance que celle du montant des primes acquises (5,4 %).

4. Le caractère adéquat de la tarification en 2004

Les revenus des opérations d'assurance automobile de l'ensemble des assureurs ont connu une hausse en 2004 par rapport à 2003. Cette évolution est attribuable à une augmentation du volume de primes souscrites découlant de la croissance importante de la demande d'assurance, qui a dépassé l'effet des réductions de tarifs consenties par les assureurs.

Les dépenses ont également augmenté au cours de 2004. Toutefois, elles ont représenté un pourcentage des primes acquises légèrement plus faible que l'an dernier, puisque la progression du montant des sinistres est de moindre importance que celle du montant des primes acquises. Cette situation s'explique par une baisse de fréquence des réclamations causée notamment par des conditions météorologiques favorables.

La combinaison de l'évolution de ces différents facteurs explique l'amélioration des résultats d'exploitation des assureurs en 2004.

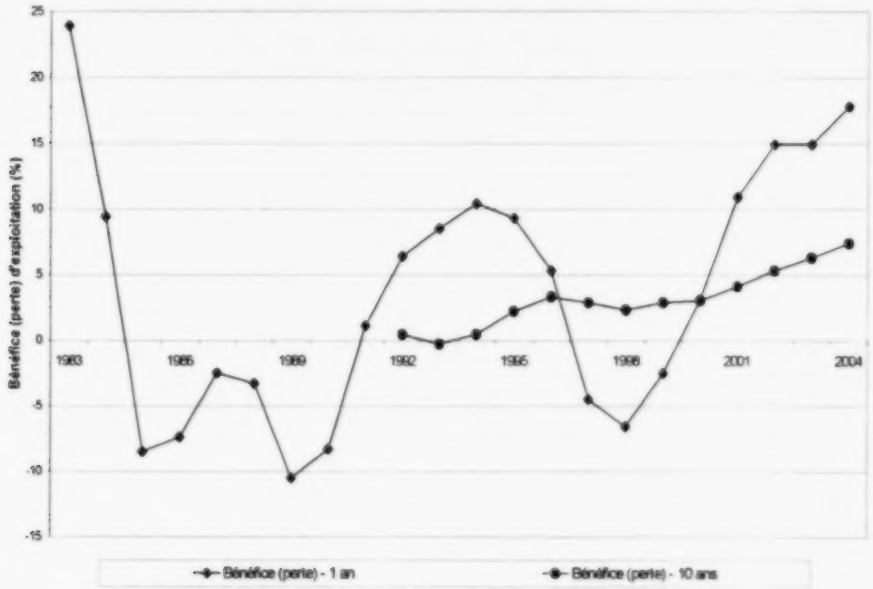
Par ailleurs, l'analyse de l'ampleur des variations annuelles des résultats au cours des 20 dernières années révèle que les assureurs évaluent généralement bien les différents facteurs relatifs à la tarification. À cet égard, le graphique 7 présente les bénéfices et les pertes d'exploitation en assurance automobile au Québec de 1983 à 2004 présentés dans les rapports antérieurs sur la tarification en assurance automobile.

Le graphique 7 montre donc que les résultats peuvent fluctuer de façon significative dans un court laps de temps, que ce soit à la hausse ou à la baisse, en raison d'un grand nombre de facteurs comme ceux dont il a été question dans les sections précédentes.

À titre d'exemple, n'eussent été les conditions météorologiques favorables des derniers hivers, qui n'étaient pas prévisibles par les assureurs au moment d'établir le niveau des primes, les bénéfices d'exploitation de 2001 à aujourd'hui n'auraient pas été aussi appréciables.

GRAPHIQUE 7

Bénéfice (perte) [1] d'exploitation par année et par période de 10 ans pour l'ensemble des véhicules



Ce graphique permet également d'observer l'évolution de la rentabilité moyenne des opérations d'assurance automobile sur des périodes de 10 ans. On constate notamment une progression importante de cette mesure depuis 2000. En effet, pour la période de 10 ans se terminant en 2000, le bénéfice moyen était de 3 % des primes acquises. En 2004, le bénéfice d'exploitation généré par l'ensemble des assureurs qui offrent de l'assurance automobile au Québec pour la période de 1995 à 2004 s'établit à 7,4 % des primes acquises.

[1] Bénéfice (perte) d'exploitation exprimé en pourcentage des primes acquises, avant impôts et autres postes extraordinaires.

Ce résultat sur une période de 10 ans est remarquable et peut dépasser les objectifs de rendement espérés par certains assureurs pour l'ensemble de leurs activités[1]. Toutefois, lorsqu'on le calcule sur une période de 20 ans, le bénéfice d'exploitation est de l'ordre de 4,9 % des primes acquises. Ce rendement se situe dans une fourchette généralement considérée comme raisonnable, compte tenu des risques associés aux activités d'assurance automobile au Québec.

Par ailleurs, l'établissement d'une tarification adéquate exige que l'on prenne en considération non seulement les éléments spécifiques à l'estimation des coûts, mais aussi les objectifs de croissance et de positionnement dans le marché, ainsi que l'environnement dans lequel les assureurs exercent leurs activités.

La variabilité et l'incertitude des marchés financiers, les fluctuations observées dans le marché de la réassurance au cours des dernières années, ainsi que la situation globalement déficitaire des assureurs en assurance de dommages dans les autres régions du Canada peuvent avoir influencé les décisions d'affaires des assureurs.

Cependant, l'année 2004 a été plus positive dans les marchés financiers, et le marché de la réassurance se stabilise. De plus, les résultats anticipés pour l'année 2004 annoncent une amélioration de la situation pour l'ensemble des assureurs de dommages dans les autres régions du Canada.

[1] Le rendement sur le capital après impôts visé par les assureurs de dommages, comprenant l'ensemble de leurs opérations, se situe généralement entre 10 et 17 %. À titre indicatif, si ces rendements sont transposés sur une base comparable aux bénéfices d'exploitation présentés ici, c'est-à-dire avant impôts et postes extraordinaires en considérant uniquement les revenus de placement reliés aux opérations et en les exprimant en fonction des primes acquises, ils devraient se situer dans une fourchette de 2 à 6 %. Notons que cette transformation doit être considérée avec prudence, puisqu'elle dépend de la situation particulière de chaque assureur, notamment quant à son niveau de capitalisation, à la portion des revenus de placement qui sont reliés aux opérations, aux montants des autres revenus et dépenses, ainsi qu'à l'ampleur de ses bénéfices imposables.

Ces indications, combinées à l'ampleur des bénéfices générés en 2004 en assurance automobile au Québec, devraient entraîner de nouvelles réductions des primes d'assurance automobile au Québec en 2005. Ceci est d'autant plus vrai, compte tenu du fait que les réductions de tarifs observées en 2004 ont commencé à paraître dans les résultats du dernier trimestre de l'année.

Ainsi, étant donné le mouvement à la baisse des tarifs, qui a pris de l'ampleur en 2004, la tarification en assurance automobile au Québec peut être qualifiée d'adéquate compte tenu des risques associés à ces activités, quoiqu'elle génère, sur une longue période, des bénéfices d'exploitation qui peuvent dépasser les objectifs de rendement généralement espérés par les assureurs.

Certes, cela ne signifie pas que c'est le cas pour chaque assureur, mais dans la mesure où le marché de l'assurance automobile est relativement stable au Québec, les résultats de l'analyse de la tarification des assureurs ont tendance à fluctuer de la même façon, quoique à des niveaux de rentabilité différents; ainsi, lorsque les résultats sont bons au niveau global, par exemple, la majorité des assureurs réalisent des bénéfices [1], mais à des degrés divers.

Par conséquent, bien qu'on ne puisse affirmer que le bénéfice d'exploitation de tous les assureurs ait été de 17,8 % en 2004, cette année a été rentable pour la majorité d'entre eux en assurance automobile au Québec.

Enfin, rappelons que les bénéfices d'exploitation prévus pour 2004 sont d'une ampleur remarquable. On doit en effet se reporter à l'année 1983 pour observer un bénéfice d'exploitation plus important que celui estimé pour cette année.

Une telle conjoncture offre des possibilités intéressantes pour les assureurs qui, selon leurs stratégies commerciales, souhaiteraient accroître leur part de marché en assurance automobile au Québec. De plus, étant donné la croissance de la demande d'assurance automobile, la

[1] Notons que le rendement sur le capital pour l'ensemble des activités d'un assureur au Canada ne varie pas de façon proportionnelle aux bénéfices d'exploitation générés en assurance automobile au Québec.

concurrence devrait s'intensifier à l'égard des tarifs au cours des prochaines années, ce qui est à l'avantage des consommateurs, et particulièrement de ceux qui « magasineront » leur prime d'assurance automobile.

Le consommateur a donc tout intérêt à faire jouer pleinement la concurrence, principalement en comparant les prix proposés et les services offerts par les différents assureurs. En outre, l'augmentation du nombre de consommateurs qui demandent davantage d'information et qui « magasinent » contribue à stimuler la concurrence dans le secteur.

CONCLUSION

L'analyse de la tarification pratiquée par les assureurs en 2004 montre qu'ils ont globalement affiché des bénéfices d'exploitation remarquables pour l'assurance automobile au Québec. Les résultats de 2004 sont meilleurs que ceux de 2003, parce que la progression du montant des sinistres a été de moindre importance que celle du montant des primes acquises.

Selon cette analyse, étant donné que le mouvement à la baisse des tarifs a pris de l'ampleur en 2004, la tarification en assurance automobile au Québec peut être qualifiée d'adéquate considérant les risques associés à ces activités, bien qu'elle génère, sur une longue période, des bénéfices d'exploitation qui peuvent dépasser les rendements historiques généralement espérés par les assureurs.

En outre, l'examen de l'ampleur des variations annuelles des résultats montre que les assureurs évaluent généralement bien les différents éléments relatifs à l'estimation du coût d'événements futurs, compte tenu des nombreux facteurs qui influent sur les tendances.

D'autre part, l'offre d'assurance automobile au Québec est demeurée abondante en 2004 (108 assureurs en proposaient), même si le marché reste dominé par un nombre restreint d'assureurs ou de groupes d'assureurs.

Malgré cette concentration, l'analyse du marché de l'assurance automobile montre que celui-ci demeure concurrentiel et que la concurrence varie d'un segment à l'autre du marché. L'étude effectuée permet également de constater que les forces du marché réagissent adéquatement aux changements de tarifs.

De plus, le rajeunissement du parc automobile observé pour une deuxième année consécutive, conjugué à la croissance du nombre de véhicules assurés, a fait progresser la demande d'assurance et, par conséquent, le volume total de primes souscrites.

Par ailleurs, l'examen des modifications apportées aux manuels de tarification démontre qu'un certain plafond semble avoir été atteint en ce qui a trait au raffinement des critères de classification et de tarification utilisés par les assureurs. Néanmoins, les assureurs continuent d'ajuster leurs pratiques de tarification en fonction des modalités déjà en place chez chacun d'eux, afin de maintenir leur compétitivité.

Enfin, les bénéfices d'exploitation importants générés au cours des quatre dernières années, combinés à la croissance de la demande, devraient intensifier la concurrence à l'égard des tarifs au cours des prochaines années.

Le consommateur a donc tout intérêt à faire jouer pleinement la concurrence, principalement en comparant les prix proposés et les services offerts par les différents assureurs. En outre, l'augmentation du nombre de consommateurs qui demandent davantage d'information et qui « magasinent » contribue à stimuler la concurrence dans le secteur.

ANNEXES

ANNEXE A

LISTE DES ASSUREURS AUTORISÉS À SOUSCRIRE DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE AU QUÉBEC AU 31 DÉCEMBRE 2004

Assureur [1]	Siège social		
Charte du Québec			
ABITIBIENNE	Amos	Québec	Canada
ALPHA	Drummondville	Québec	Canada
APPALACHES - ST-FRANÇOIS	Saint-Pierre-Baptiste	Québec	Canada
AXA	Montréal	Québec	Canada
AXA - AGRICOLES[2]	Montréal	Québec	Canada
BAGOT	Saint-Liboire	Québec	Canada
BEAUCE	Beauceville Est	Québec	Canada
BELAIR INC.	Anjou	Québec	Canada
BELLECHASSE	Saint-Gervais	Québec	Canada
BOIS-FRANCS	Warwick	Québec	Canada
CAPITALE - GÉNÉRALES	Québec	Québec	Canada
CHARLEVOIX-MONTMORENCY	Baie-Saint-Paul	Québec	Canada
COATICOOK-SHERBROOKE	Coaticook	Québec	Canada
DESJARDINS - GÉN.	Lévis	Québec	Canada
DEUX-MONTAGNES	Saint-Benoit Mirabel	Québec	Canada
DORCHESTER	Sainte-Claire	Québec	Canada
DRUMMOND	Drummondville	Québec	Canada
EST	Rimouski	Québec	Canada
FABRIQUES DE MONTRÉAL[2]	Montréal	Québec	Canada
FABRIQUES DE QUÉBEC[2]	Québec	Québec	Canada
GASPÉSIE - LES ILES	Causapscal	Québec	Canada
GROUPE ESTRIE-RICHELIEU	Granby	Québec	Canada
HAUT ST-LAURENT	Mercier	Québec	Canada
INDUSTRIELLE ALLIANCE GÉN	Québec	Québec	Canada
INNOVASSUR	Montréal	Québec	Canada
KAMOURASKA	St-Pascal de Kamouraska	Québec	Canada
LAC AU FJORD	Lac-Saint-Jean Est	Québec	Canada
LAC ST-PIERRE-LES FORGES	Baie-du-Febvre Yamaska	Québec	Canada
LANAUDIÈRE	Saint-Alexis	Québec	Canada
LÉVISIENNE-ORLÉANS	Saint-Romuald-d'Etchemin	Québec	Canada
L'ISLET	Saint-Jean-Port-Joli	Québec	Canada

Assureur [1]	Siège social		
LOTBINIÈRE	Laurier-Station	Québec	Canada
MONTMAGNY	Montmagny	Québec	Canada
MONTS ET RIVES	Lac-Mégantic	Québec	Canada
MUTUELLE - MUNICIPALITÉS	Sainte-Foy	Québec	Canada
OPTIMUM - GÉNÉRALE	Montréal	Québec	Canada
OPTIMUM AGRICOLE	Trois-Rivières	Québec	Canada
OUTAOUAIS	Saint-André-Avellin	Québec	Canada
PERSONNELLE - GÉNÉRALES	Lévis	Québec	Canada
PORTNEUF-CHAMPLAIN	Saint-Basile	Québec	Canada
PRAIRIES	La Prairie	Québec	Canada
PROMUTUEL RÉASSURANCE	Sillery	Québec	Canada
RIVIÈRE-DU-LOUP	Rivière-du-Loup	Québec	Canada
ROUYN-NORANDA-TÉMISCAM.	Ville-Marie	Québec	Canada
SOULANGES	Les Côteaux	Québec	Canada
SSQ - GÉNÉRALES	Sainte-Foy	Québec	Canada
TÉMISCOUATA	Dégelis	Québec	Canada
UNION CANADIENNE	Sillery	Québec	Canada
UNIQUE - GÉN.	Québec	Québec	Canada
VALLÉE	Shawville	Québec	Canada
VALMONT	Waterloo	Québec	Canada
VAUDREUIL	Rigaud	Québec	Canada
VERCHÈRES	Saint-Marc-sur-Richelieu	Québec	Canada
Charte d'une autre province			
COMMERCE ET INDUSTRIE	Toronto	Ontario	Canada
GCAN - GÉN.[2]	Toronto	Ontario	Canada
KINGSWAY	Mississauga	Ontario	Canada
SCOTTISH & YORK	Scarborough	Ontario	Canada
Charte du Canada			
ACE INA	Toronto	Ontario	Canada
ALLIANZ DU CANADA	Toronto	Ontario	Canada
ALLSTATE DU CANADA	Markham	Ontario	Canada
ANCIENNE RÉPUBLIQUE - CAN	Hamilton	Ontario	Canada
AVIVA	Scarborough	Ontario	Canada
AXA (CANADA)[2]	London	Ontario	Canada
AXA PACIFIQUE[2]	Vancouver	Colombie-Britannique	Canada
CHUBB DU CANADA	Toronto	Ontario	Canada

Assureur [1]	Siège social		
CITADELLE	Toronto	Ontario	Canada
CO-OPERATORS - GÉNÉRALE[2]	Guelph	Ontario	Canada
COSECO	Mississauga	Ontario	Canada
CUMIS - GÉN.	Burlington	Ontario	Canada
DOMINION DU CANADA	Toronto	Ontario	Canada
ÉCHELON	Mississauga	Ontario	Canada
ECONOMICAL	Waterloo	Ontario	Canada
ELITE	Scarborough	Ontario	Canada
ÉQUITABLE - GÉN.[2]	Sillery	Québec	Canada
FEDERATED DU CANADA - GÉN	Winnipeg	Manitoba	Canada
FÉDÉRATION	Montréal	Québec	Canada
GARANTIE	Montréal	Québec	Canada
ING DU CANADA	Toronto	Ontario	Canada
ING NOVEX	Toronto	Ontario	Canada
JEVCO	Montréal	Québec	Canada
LIBERTÉ DU CANADA	Unionville	Ontario	Canada
LOMBARD (CIE CANADIENNE)	Toronto	Ontario	Canada
LOMBARD (CIE D'ASS.)	Toronto	Ontario	Canada
MARKEL	Toronto	Ontario	Canada
MISSISQUOI	Frelighsburg	Québec	Canada
PAFCO	Markham	Ontario	Canada
PEMBRIDGE	Markham	Ontario	Canada
PRIMMUM	Toronto	Ontario	Canada
QUÉBEC (CIE D'ASS.)	Montréal	Québec	Canada
RBC - GÉNÉRALE	Mississauga	Ontario	Canada
ROYAL & SUN ALLIANCE	Toronto	Ontario	Canada
SÉCURITÉ NATIONALE	Montréal	Québec	Canada
SOUVERAINE - GÉN.	Calgary	Alberta	Canada
TEMPLE[2]	Toronto	Ontario	Canada
TRADERS GÉNÉRALE	Scarborough	Ontario	Canada
TRAFALGAR DU CANADA[2]	Toronto	Ontario	Canada
TRAVELERS DU CANADA	Toronto	Ontario	Canada
WAWANESA	Winnipeg	Manitoba	Canada

Assureur [1]	Siège social		
Charte d'un État ou pays étranger			
ALLIANZ RISQUES MONDIAUX	Burbank	Californie	É.-U.
AMÉRICAINE - RÉASS.[2]	Princeton	New Jersey	É.-U.
AMERICAN HOME	New York	New York	É.-U.
AMERICAN ROAD	Dearborn	Michigan	É.-U.
AXA CORPORATE-ASSURANCE[2]	Paris		France
CENTENNIAL	New York	New York	É.-U.
CONTINENTAL CASUALTY	Chicago	Illinois	É.-U.
DAIMLERCHRYSLER	Farmington Hills	Michigan	É.-U.
EMPLOYEURS DE WAUSAU	Wausau	Wisconsin	É.-U.
FÉDÉRALE[2]	Warren	New Jersey	É.-U.
HARTFORD INCENDIE	Hartford	Connecticut	É.-U.
LIBERTÉ MUTUELLE	Boston	Massachusetts	É.-U.
LIBERTÉ MUTUELLE - GÉN.[2]	Boston	Massachusetts	É.-U.
LLOYD'S	London		Angleterre
LUMBERMENS MUTUAL	Long Grove	Illinois	É.-U.
MITSUI SUMITOMO	Tokyo		Japon
MOTORS	Southfield	Michigan	É.-U.
NIPPONKOA[2]	Tokyo		Japon
PROTECTRICE	Indianapolis	Indiana	É.-U.
SAINT PAUL	St. Paul	Minnesota	É.-U.
SENTRY	Wisconsin	Wisconsin	É.-U.
SOMPO[2]	Tokyo		Japon
TIG	Irving	Texas	É.-U.
TOKIO	Tokyo		Japon
TRAVELERS INDEMNITÉ[2]	Hartford	Connecticut	É.-U.
XL - ASSURANCE	London		Angleterre
XL AMÉRIQUE[2]	Stamford	Connecticut	É.-U.
ZURICH	Zurich		Suisse

1 Les noms des assureurs sont inscrits sous une forme abrégée. Les raisons sociales complètes se trouvent sur le site Internet de l'Autorité des marchés financiers.

2 Cet assureur n'a pas souscrit directement de l'assurance automobile au Québec en 2003, même s'il détenait un permis pour le faire.

ANNEXE B

GLOSSAIRE

Accident sans collision ni versement (chapitre B, division 3) : Cette garantie de la police automobile couvre tous les dommages matériels causés au véhicule de l'assuré qui ne résultent pas d'une collision ou d'un versement, sauf ceux qui sont spécifiquement exclus dans la police. Les dommages couverts selon cette garantie sont, entre autres, l'incendie, le vol, le vandalisme et le bris de vitre. Il faut noter que le fait que ces événements soient survenus n'engage pas la responsabilité de l'assuré.

Année civile : Les sinistres compilés sont ceux survenus au cours de l'année, plus le développement dans la même année des sinistres survenus dans les années antérieures, le tout indépendamment de la date d'émission des polices.

Année de survenance : Les sinistres compilés sont ceux qui sont survenus dans le courant de l'année, indépendamment de la date d'émission des polices et de la date de paiement de l'indemnité.

Années-véhicules acquis : Véhicules effectivement assurés au cours d'une année, dont le nombre est calculé au prorata du temps écoulé à une date donnée selon la durée des polices. Par exemple, un contrat couvrant un véhicule pour une période d'un an et souscrit le 1er juillet est comptabilisé comme étant un demi-véhicule pour l'année courante et un demi-véhicule pour l'année suivante.

Collision (chapitre B, division 2) : Cette garantie de la police automobile couvre les dommages matériels causés au véhicule de l'assuré qui résultent d'une collision et pour laquelle une responsabilité est imputée à l'assuré. Le délit de fuite est également couvert par cette garantie, puisqu'il implique une collision. Les accidents qui sont indemnisés selon cette garantie sont des accidents dits « responsables ».

Collision : Par « collision », on entend une collision entre deux véhicules et, notamment, la collision avec le sol et celle se produisant entre deux véhicules attelés l'un à l'autre.

Coût moyen par sinistre [1] : Le montant des sinistres, divisé par le nombre de sinistres.

Coût moyen par véhicule [1] : Le montant des sinistres, divisé par le nombre d'années-véhicules acquis.

Fréquence des réclamations [1] : Le nombre de sinistres, divisé par le nombre d'années-véhicules acquis.

Primes acquises : Primes calculées en fonction des primes souscrites au prorata du temps écoulé à une date donnée, selon la durée des polices. Par exemple, la prime d'un contrat d'un an souscrite le 1er juillet est acquise à 50 % au 31 décembre. Donc, seulement 50 % de la prime initiale est comptabilisée comme prime acquise, pour l'année qui vient de se terminer.

Primes souscrites : Primes payées par les assurés pour les polices émises au cours d'une année.

[1] Ces données sont maintenant établies par année civile.

Responsabilité civile (chapitre A) : Cette garantie de la police automobile couvre les dommages matériels causés à autrui qui découlent de la responsabilité de l'assuré. Depuis 1978, les dommages matériels au véhicule de l'assuré qui résultent d'une collision, qui n'engagent d'aucune manière la responsabilité de l'assuré et qui sont couverts par la Convention d'indemnisation directe sont également indemnisés en vertu de cette garantie. Ces accidents, qui constituent la presque totalité des dommages indemnisés par cette garantie, sont donc des accidents dits « non responsables » et sont indemnisés en vertu de la Convention d'indemnisation directe. Enfin, cette garantie couvre la responsabilité civile dans les cas de dommages corporels causés à l'extérieur du Québec.

Risques spécifiés (chapitre B, division 4) : Cette garantie de la police automobile s'apparente à celle du chapitre B, division 3, mais elle couvre uniquement les risques spécifiés dans la police. Par exemple, les dommages causés par des actes malveillants ne sont pas couverts par cette garantie, alors qu'ils le sont selon le chapitre B, division 3.

Tous risques (chapitre B, division 1) : Cette garantie couvre tous les dommages matériels causés au véhicule de l'assuré, sauf ceux qui sont spécifiquement exclus dans la police. En fait, elle couvre principalement les dommages des divisions 2 et 3 du chapitre B.

Versement : Par « versement », on entend le renversement partiel ou complet d'un véhicule.

ANNEXE C

DONNÉES UTILISÉES POUR LES GRAPHIQUES 1, 2, 3, 4, 5, 6 ET 7

GRAPHIQUE 1
Fréquence des sinistres pour les voitures de tourisme (%)

Année	Responsabilité civile	Collision [1]	Accident sans collision ni versement [2]
1995	6,22	5,05	9,12
1996	6,09	5,15	10,34
1997	6,65	5,70	11,21
1998	6,28	5,61	12,43
1999	6,13	5,75	10,59
2000	6,26	5,78	9,72
2001	5,56	5,25	9,45
2002	5,28	5,02	8,02
2003	5,18	4,84	6,92
2004	5,03	4,70	6,36

[1] Pour les années 1995 à 1998, les résultats proviennent des sinistres couverts par la garantie « collision » (chapitre B, division 2). Pour les années 1999 à 2004, les résultats comprennent également les sinistres découlant d'une collision et couverts par la garantie « tous risques » (chapitre B, division 1).

[2] Pour les années 1995 à 1998, les résultats proviennent des sinistres couverts par la garantie « accident sans collision ni versement » (chapitre B, division 3) et de ceux couverts par la garantie « risques spécifiés » (chapitre B, division 4). Pour les années 1999 à 2004, les résultats comprennent également les sinistres découlant d'un accident sans collision ni versement et couverts par la garantie « tous risques » (chapitre B, division 1).

GRAPHIQUE 2

Fréquence [1] selon le genre de sinistre, pour les voitures de tourisme (%)

Année	Vol partiel du véhicule	Vol complet du véhicule	Vent ou grêle	Bris de vitre	Autres dommages
1999	0,45	0,71	0,27	7,32	1,84
2000	0,43	0,70	0,11	6,81	1,67
2001	0,39	0,67	0,11	6,87	1,41
2002	0,32	0,56	0,11	5,84	1,17
2003	0,28	0,53	0,07	4,95	1,08
2004	0,24	0,47	0,08	4,53	1,04

GRAPHIQUE 3

Coût moyen par sinistre pour les voitures de tourisme ($)

Année	Responsabilité civile	Collision [2]	Accident sans collision ni versement [3]
1995	1 940	2 874	1 186
1996	1 865	2 827	1 217
1997	1 875	2 751	1 226
1998	1 879	2 651	1 309
1999	1 870	2 607	1 307
2000	1 972	2 786	1 399
2001	2 054	2 912	1 402
2002	2 199	3 247	1 478
2003	2 414	3 512	1 675
2004	2 512	3 605	1 763

1 Les résultats comprennent les sinistres couverts par la garantie « accident sans collision ni versement » (chapitre B, division 3), ceux couverts par la garantie « risques spécifiés » (chapitre B, division 4), ainsi que ceux découlant d'un accident sans collision ni versement et couverts par la garantie « tous risques » (chapitre B, division 1).

2 Pour les années 1995 à 1998, les résultats proviennent des sinistres couverts par la garantie « collision » (chapitre B, division 2). Pour les années 1999 à 2004, les résultats comprennent également les sinistres découlant d'une collision et couverts par la garantie « tous risques » (chapitre B, division 1).

3 Pour les années 1995 à 1998, les résultats proviennent des sinistres couverts par la garantie « accident sans collision ni versement » (chapitre B, division 3) et de ceux couverts par la garantie « risques spécifiés » (chapitre B, division 4). Pour les années 1999 à 2004, les résultats comprennent également les sinistres découlant d'un accident sans collision ni versement et couverts par la garantie « tous risques » (chapitre B, division 1).

GRAPHIQUE 4

Coût moyen [1] selon le genre de sinistre, pour les voitures de tourisme ($)

Année	Vol partiel du véhicule	Vol complet du véhicule	Vent ou grêle	Bris de vitre	Autres dommages
1999	1 074	10 097	2 036	423	1 309
2000	1 158	10 990	1 868	420	1 413
2001	1 228	10 851	1 637	440	1 631
2002	1 273	11 634	1 702	437	1 844
2003	1 416	12 346	2 064	435	2 131
2004	1 457	13 570	2 203	415	2 302

GRAPHIQUE 5

Coût moyen par véhicule pour les voitures de tourisme ($)

Année	Responsabilité civile	Collision [2]	Accident sans collision ni versement [3]
1995	120,74	145,26	108,16
1996	113,68	145,54	125,86
1997	124,65	156,86	137,43
1998	118,04	148,71	162,75
1999	114,73	149,86	138,41
2000	123,54	160,96	135,98
2001	114,17	152,92	132,42
2002	116,02	162,88	118,60
2003	125,14	170,15	115,86
2004	126,39	169,46	112,09

1 Les résultats comprennent les sinistres couverts par la garantie « accident sans collision ni versement » (chapitre B, division 3), ceux couverts par la garantie « risques spécifiés » (chapitre B, division 4), ainsi que ceux découlant d'un accident sans collision ni versement et couverts par la garantie « tous risques » (chapitre B, division 1).

2 Pour les années 1995 à 1998, les résultats proviennent des sinistres couverts par la garantie « collision » (chapitre B, division 2). Pour les années 1999 à 2004, les résultats comprennent également les sinistres découlant d'une collision et couverts par la garantie « tous risques » (chapitre B, division 1).

3 Pour les années 1995 à 1998, les résultats proviennent des sinistres couverts par la garantie « accident sans collision ni versement » (chapitre B, division 3) et de ceux couverts par la garantie « risques spécifiés » (chapitre B, division 4). Pour les années 1999 à 2004, les résultats comprennent également les sinistres découlant d'un accident sans collision ni versement et couverts par la garantie « tous risques » (chapitre B, division 1).

GRAPHIQUE 6

Coût moyen [1] par véhicule selon le genre de sinistre, pour les voitures de tourisme ($)

Année	Vol partiel du véhicule	Vol complet du véhicule	Vent ou grêle	Bris de vitre	Autres dommages
1999	4,86	72,10	5,47	30,94	24,13
2000	4,98	76,88	2,00	28,60	23,58
2001	4,82	72,68	1,74	30,21	22,96
2002	4,10	65,47	1,81	25,54	21,63
2003	4,01	65,82	1,43	21,52	23,08
2004	3,51	64,23	1,73	18,79	23,83

[1] Les résultats comprennent les sinistres couverts par la garantie « accident sans collision ni versement » (chapitre B, division 3), ceux couverts par la garantie « risques spécifiés » (chapitre B, division 4), ainsi que ceux découlant d'un accident sans collision ni versement et couverts par la garantie « tous risques » (chapitre B, division 1).

GRAPHIQUE 7

Bénéfice (perte) d'exploitation par année et par période de 10 ans pour l'ensemble des véhicules [1]

(en pourcentage des primes acquises)

Année	Bénéfice (perte) de l'année	Bénéfice (perte) pour la période de 10 ans se terminant l'année courante
1983	23,9	
1984	9,4	
1985	– 8,5	
1986	– 7,4	
1987	– 2,5	
1988	– 3,3	
1989	– 10,5	
1990	– 8,3	
1991	1,1	
1992	6,4	0,4
1993	8,5	– 0,3
1994	10,4	0,5

[1] Les résultats des années 1995 à 2004 sont présentés au tableau 9.

LISTE DES TABLEAUX

Page

TABLEAU 1

NOMBRE D'ASSUREURS AUTOMOBILES AU QUÉBEC 4

TABLEAU 2

VENTILATION DU NOMBRE ET DE LA PART DE MARCHÉ DES ASSUREURS AUTOMOBILES AU QUÉBEC SELON LEUR CHARTE .. 5

TABLEAU 3

PART DE MARCHÉ DES ASSUREURS SELON LEUR MODE DE DISTRIBUTION EN ASSURANCE AUTOMOBILE AU QUÉBEC 6

TABLEAU 4

PART DU MARCHÉ QUÉBÉCOIS DES PLUS IMPORTANTS ASSUREURS OU GROUPES D'ASSUREURS AUTOMOBILES 7

TABLEAU 5

COMPARAISON DES PRIMES D'ASSURANCE AUTOMOBILE OFFERTES PAR DIFFÉRENTS ASSUREURS AU QUÉBEC POUR DIFFÉRENTS PROFILS D'ASSURÉS..... 9

TABLEAU 6

PART DE MARCHÉ DES ASSUREURS SELON LES CHANGEMENTS APPORTÉS À LEURS TARIFS EN 2003 ET 2004 POUR LES VOITURES DE TOURISME 11

TABLEAU 7

ÂGE MOYEN DES VÉHICULES EN CIRCULATION ET NOMBRE DE VÉHICULES ASSURÉS AU QUÉBEC 12

TABLEAU 8

NOMBRE D'ASSUREURS ET VARIATION MOYENNE DES TARIFS SELON LES MODIFICATIONS APPORTÉES AUX TARIFS EN ASSURANCE AUTOMOBILE AU QUÉBEC POUR LES VOITURES DE TOURISME..... 18

TABLEAU 9

RÉSULTATS DES OPÉRATIONS EN ASSURANCE AUTOMOBILE AU QUÉBEC 24

LISTE DES GRAPHIQUES

Page

GRAPHIQUE 1

Fréquence des sinistres pour les voitures de tourisme 27

GRAPHIQUE 2

Fréquence selon le genre de sinistre pour les voitures de tourisme 29

GRAPHIQUE 3

Coût moyen par sinistre pour les voitures de tourisme 31

GRAPHIQUE 4

Coût moyen selon le genre de sinistre pour les voitures de tourisme 32

GRAPHIQUE 5

Coût moyen par véhicule pour les voitures de tourisme 33

GRAPHIQUE 6

Coût moyen par véhicule selon le genre de sinistre, pour les voitures de tourisme 34

GRAPHIQUE 7

Bénéfice (perte) d'exploitation par année et par période de 10 ans pour l'ensemble des véhicules..... 36

AUTORITÉ
DES MARCHÉS
FINANCIERS